RELATÓRIO ANUAL

1961

D I R E T O R I A

Presidente	HERMÍNIO AMORIM JÚNIOR
Superintendente Geral Administrativo	IBERÊ GILSON
Superintendente Geral Industrial	DJALMA FERREIRA ALVES MAIA
Superintendente Geral Comercial	ALCIDES DE ALMEIDA RÊGO
Diretor	JORGE LEAL BURLAMAQUI
Diretor	ANTONIO P. L. TEIXEIRA DE FREITAS
Diretor	CORONEL MAURO MOREIRA

coordenação e publicação do relatório:

- ANTONIO P. L. TEIXEIRA DE FREITAS
- ARTHUR NEVES BAPTISTA
- ROBERTO RODRIGUES MONTEIRO

capa e gráficos:

- WILSON MÓDOLO
- MARIO M. DUARTE

datilografia:

- MARIA ANGÉLICA L. I. NOEMI

Í N D I C E

RELATÓRIO DA DIRETORIA

Introdução
Atividade no exercício 1
Programa de reaparelhamento 5
Material rodante e de tração 9
Higiene e segurança no trabalho 10
Administração do pessoal 11
Reforma administrativa 13
Classificação de cargos 18

Balanço Geral

Situação patrimonial 19
Situação financeira 22

Resultados do Exercício

Receita 23
Despesa 25
Deficit 27

Pareceres

Do Conselho Fiscal 29
Do Conselho Consultivo 31

Anexos

Quadros Estatísticos 37
Quadros Financeiros 65

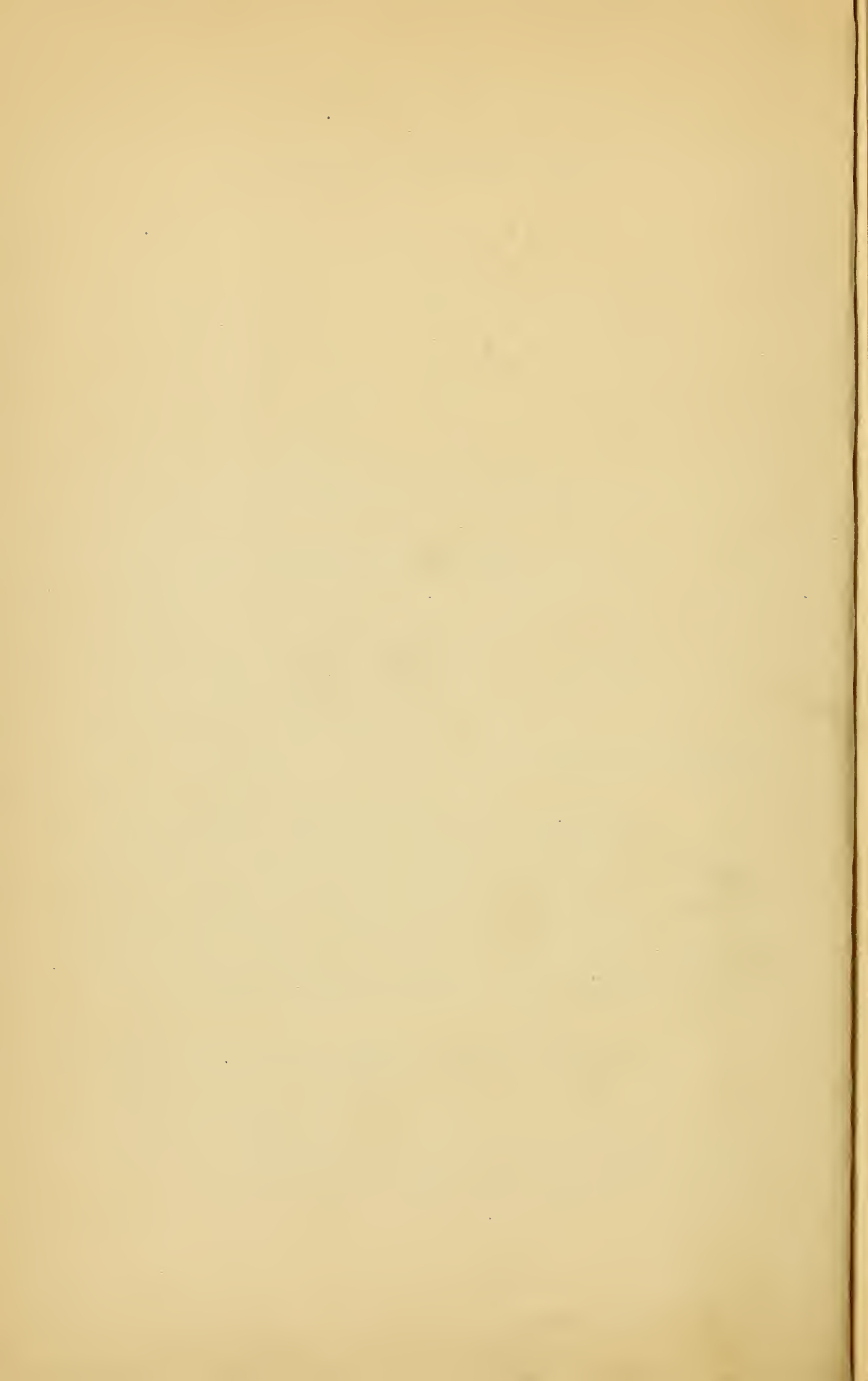
RÊDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A.

RELATÓRIO DA DIRETORIA

EXERCÍCIO DE 1961

Senhores Acionistas,

A Diretoria da Rêde Ferroviária Federal S.A., em atenção aos preceitos legais que lhes regem as atividades, apresenta o Relatório Geral do exercício de 1961, enfeixando aspectos essenciais de seus negócios sociais, o Balanço Geral relativo ao mesmo ano e a Conta de Lucros e Perdas.

Ao fazê-lo, julga a Direção da Sociedade haver cumprido o seu dever, de vez que os propósitos que nortearam as suas realizações encontram seu melhor estímulo no desejo de atender as finalidades precípuas da Emprêsa.

ATIVIDADE NO EXERCÍCIO

No exercício de 1961, o nível de trabalho realizado pelas 17 estradas incorporadas à RFFSA atingiu 21 bilhões de unidades de tráfego (ton. km útil + passag. km), o que representa, em têrmos percentuais, um aumento de 1,3% em relação a 1960.

Êste resultado, embora não apresentando incremento significativo em relação ao ano anterior, traduz, assim mesmo, o apreciável esfôrço desenvolvido pelas ferrovias, de vez que foram freqüentes as paralizações de trabalho resultantes de greves de reivindicação salarial.

TRANSPORTES REALIZADOS PELA RFFSA - 1958/61

DISCRIMINAÇÃO	MILHÕES DE UNIDADES				VARIAÇÃO 58 / 61 %
	1958	1959	1960	1961	
Número de passageiros	339,3	338,6	370,7	397,1	+ 16,9
Interior	61,3	64,2	60,7	64,0	+ 3,6
Subúrbio	278,0	294,4	310,0	333,1	+ 19,8
Passageiros km	11 821,3	12 692,6	12 881,3	13 889,4	+ 17,5
Interior	5 067,9	5 282,3	4 997,6	5 217,6	+ 3,0
Subúrbio	6 753,4	7 410,3	7 883,7	8 671,8	+ 28,4
Toneladas úteis	27,9	29,4	29,8	27,4	- 1,8
Bagagens e encomendas ..	1,1	0,6	0,6	0,5	- 54,5
Animais	1,1	1,0	0,9	0,9	- 18,1
Mercadorias	25,7	27,8	28,3	26,0	+ 1,2
Toneladas km úteis	6 998,8	7 632,8	7 835,1	7 102,9	+ 1,5
Bagagens e encomendas ..	196,2	115,6	96,1	91,3	- 53,5
Animais	406,7	363,7	307,3	333,5	- 18,0
Mercadorias	6 395,9	7 153,5	7 431,7	6 678,1	+ 4,4
Unidades de tráfego	18 820,1	20 325,4	20 716,4	20 992,3	+ 11,5

As perturbações políticas que agitaram o País, com amplos reflexos na atividade econômica, afetaram, por sua vez, a produtividade das principais Unidades de Operação, influindo na diminuição do volume de carga carreado, uma das parcelas constitutivas do índice referido.

Nestas condições, o aumento das unidades de tráfego se deve antes ao incremento do transporte de passageiros, não afetado grandemente por tais perturbações, do que à expansão da carga transportada, cujo sentido ascendente, aliás, se inverteu após 1960.

TRANSPORTES REALIZADOS, SEGUNDO AS ESTRADAS - 1961

ESTRADAS	DENSIDADE MÉDIA DE TRÁFEGO	PASSAGEIROS KM		CARGA (T KM)		
		Interior	Subúrbio	Mercadorias	Animais	Bagagens e Encomendas
	Milhares					
EFSJ ...	4 100	412 935,2	1 689 178,1	402 583,0	9 417,7	2 511,1
EFCB ...	941	1 803 091,1	6 494 546,6	2 535 667,2	100 816,8	15 655,4
EFDTC ..	517	19 565,4	-	134 658,9	8,9	129,5
RVPSC ..	406	347 647,2	3 467,3	1 030 657,7	25 767,7	17 865,1
EFNOB ..	394	269 227,2	-	570 698,3	90 206,4	9 965,1
VFRGS ..	258	425 003,1	33 194,1	849 911,3	64 101,2	9 680,4
EFG	131	67 223,2	-	51 649,5	4 287,6	716,7
EFL	127	560 641,1	267 239,9	324 422,0	11 033,5	12 712,9
RVC	101	325 703,4	8 973,4	110 208,0	6 631,7	2 192,9
RFN	98	333 631,4	112 553,2	226 081,0	10 155,5	7 367,0
RMV	96	331 832,8	26 553,4	326 075,6	7 711,9	5 940,3
EFMM ...	45	13 651,3	-	14 722,3	551,8	154,5
VFFLB ..	40	250 302,2	72 088,0	67 375,8	2 207,1	4 876,4
EFSLT ..	20	24 451,7	-	6 669,1	809,0	444,2
EFB	12	5 261,9	4 922,6	1 032,3	4,8	1 709,6
EFCP ...	12	3 179,4	974,2	1 727,3	171,1	63,1
EFBM ...	11	19 628,0	-	3 953,1	59,3	762,0
RFFSA.	285	5 212 975,6	8 713 690,8	6 658 092,4	333 942,0	92 746,2

NOTA :- Dados sujeitos a retificação.

Do exposto, pode-se inferir que a densidade média de tráfego decresceu durante o exercício, embora conservando nível superior ao registrado em 1958. A tabela anterior, na qual as estradas estão relacionadas na ordem decrescente de suas respectivas densidades, mostra a participação de cada ferrovia no transporte realizado pela RFFSA.

Como se verifica, apenas a E.F. Santos a Jundiaí, a E.F. Central do Brasil e a E.F. Dª Teresa Cristina, situadas na região Leste-Sul, apresentaram densidade de tráfego acima de 500 mil toneladas km por km de linha, índice mínimo para realizar-se transporte ferroviário em bases econômicas.

Êste fator, baixa densidade, é uma das causas primordiais da falta de estabilidade econômica do sistema ferroviário. Pode-se mesmo afirmar que o problema das ferrovias federaís não é apenas o de melhorar os serviços ou reduzir o custo de operação. É, antes de tudo, uma questão do aumento substancial das correntes de transporte.

Na maior parte da extensão das linhas, sejam quais forem os resultados obtidos através de investimentos maciços, de aumentos de tarifas, de redução de custos, ou de incrementos da produtividade, será impossível, sem apreciável expansão de tráfego, alcançar a exploração econômica.

Saliente-se, ainda, que o aumento da densidade não comporta remédio de ação rápida, nem depende apenas das medidas administrativas que possam ser promovidas pela RFFSA. Em muitos casos êle é condicionado pela produção ou consumo da zona servida, ou pela competição com outros meios de transporte.

Se melhoria do serviço e agressividade comercial podem assegurar, em algumas estradas, maior volume de carga, várias são as que servem a zonas cujo nível de produção não permite exploração econômica, nem oferece perspectivas, em futuro previsível, de propiciar estas condições.

É o caso particular das regiões cobertas pela E. F. Bragança e a E.F. Central do Piauí, por exemplo, onde a população escassa e disseminada, a produção incipiente e pouco variada, bem como a debilidade do comércio interno, não permitem a formação de substanciais fluxos de transporte, o que implica, òbviamente, em baixa densidade. Da carga total transportada pelas duas ferrovias, mais da metade da tonelagem consiste em embarques de farinha de mandioca, lenha e pedras, de tarifas ínfimas, vivendo aquelas estradas pràticamente da subvenção oficial, uma vez que suas despesas, consideradas em conjunto, foram, em 1961, 15 vêzes maiores do que as receitas.

Em situação semelhante encontram-se alguns ramais de grandes estradas como a Central do Brasil, a Viação Férrea do Rio Grande do Sul, Nordeste e Leste Brasileiro, assim como grandes extensões de linha da Leopoldina e da Rêde Mineira de Viação.

Para estas ferrovias, entretanto, é possível intensificar os transportes de cargas pesadas - meta preferencial do sistema ferroviário -, principalmente o transporte de minério, suscetível de rápido incremento, com reais vantagens para a economia do País e das ferrovias.

Cabe destaque, nesse particular, o escoamento, pela Central do Brasil, de 2 778 milhares de toneladas de minérios, contra 2.535 milhares em 1958, o que veio atender ao interêsse dos exportadores, chegando mesmo a superar a capacidade do Pôrto do Rio de Janeiro, desaparelhado para o embarque de cargas vultosas.

A produção mineral, aliás, é extremamente dependente do transporte ferroviário, merecendo alta prioridade, quer do ponto de vista de assegurar o abastecimento de matérias-primas para a indústria, quer do rendimento de divisas para a exportação. O desenvolvimento dêste transporte não depende, entretanto, apenas dos responsáveis pelo setor ferroviário, pois uma série de providências políticas indispensáveis decorrem de outras Autoridades.

Acresce que o problema ferroviário só poderá ter solução satisfatória no quadro de uma política geral, que racionalize a ação, os objetivos, as funções e os recursos de cada meio de transporte.

A falta de uma coordenação geral tem prejudicado sèriamente o transporte ferroviário, não constituindo tal fato escusa para resultados insuficientes ou desestímulos a maiores esforços. A Diretoria da Rêde Ferroviária Federal S.A. conta com a colaboração dos administradores das estradas e de todo o seu dedicado pessoal para levar a cabo a obra de recuperação dos serviços ferroviários, principalmente no que diz respeito à melhoria de sua qualidade e demais objetivos que dependem exclusivamente da Emprêsa.

PROGRAMA DE REAPARELHAMENTO

Dando prosseguimento ao programa de recuperação do sistema ferroviário sob sua responsabilidade direta, a RFFSA, não obstante a magnitude do problema, a competição rodoviária e a baixa densidade econômica de regiões servidas por algumas de suas Unidades de Operação, vem logrando resultados ainda mais expressivos, em face a medidas, muitas das quais escapam à alçada direta de seus administradores.

O trabalho que vem sendo executado para maior eficiência do sistema ferroviário caracteriza-se pelo melhoramento progressivo dos piores trechos das ferrovias incorporadas, visando a realizar, em primeiro lugar, as obras que produzirão maiores economias no custeio das operações.

Um dos principais itens a que a Rêde deu alta prioridade concerne à reabilitação e remodelação da via permanente. Além da substituição de trilhos e dormentes estragados, o programa de reabilitação previu o lastramento ourefôrço de lastro em tôdas as linhas econômicamente significativas, muitas sem lastro apropriado, o que era causa de freqüentes inter

rupções de tráfego, desgaste acelerado de equipamentos e de custos de manutenção excessivamente altos.

Como resultado dêste programa, em 1961, foram lastrados 700 km de linha e relastrados 470 km, ultrapassando de 1 milhão de metros cúbicos a quantidade de pedra britada empregada. Além disso foram aplicados 19,8 milhares de toneladas de trilhos novos e 2,9 milhões de dormentes.

O quadro seguinte apresenta em detalhe o trabalho de remodelação efetuado nas Unidades de Operação.

REMODELAÇÃO DAS LINHAS - 1961

ESTRADAS	EXTENSÃO		TRILHOS			PEDRA BRITADA EMPREGADA m3	DORMENTES NOVOS EMPREGADOS
	Lastrada	Relastrada	Novos	Retirados	Reempregados		
	Km		Toneladas				
E.F.C.B.	9,8	263,0	7 065,3	2 984,2	2 984,2	232 103	562 189
E.F.L.	149,8	20,2	2 672,4	2 419,9	794,2	196 380	159 339
E.F.S.J.	-	7,4	215,1	1 227,6	861,5	4 103	27 100
R.V.P.S.C. ...	204,9	-	1 639,0	1 196,2	652,4	272 796	567 958
V.F.R.G.S. ...	20,0	127,0	...	...	...	75 000	600 000
R.F.N. (1) ...	31,5	9,0	1 073,0	1 011,3	83,2	41 853	46 381
R.M.V.	-	36,1	372,0	-	-	10 000	60 054
E.F.N.O.B. ...	128,9	-	1 316,5	1 659,8	1 036,0	162 209	223 965
V.F.F.L.B. ...	2,0	-	1 883,0	1 883,0	-	1 960	321 255
E.F.G.	27,3	4,4	666,0	450,0	7,1	26 886	101 193
R.V.C.	23,6	0,4	2 381,7	1 543,3	89,8	25 446	19 245
E.F.D.T.C. ...	-	3,4	...	...	...	5 769	54 739
E.F.M.M.	-	-	-	42,5	42,5	-	22 442
E.F.B.	-	-	249,0	175,0	352,0	-	13 247
E.F.S.L.T. ...	90,4	-	261,2	208,6	11,9	8 000	76 511
E.F.C.P.	-	-	-	-	-	-	9 623
E.F.B.M.	...	...	...	...	...	...	...
RFFSA	688,2	470,9	19 794,2	14 801,4	6 914,8	1 062 505	2 865 241

(1) E.F. Sampaio Correia.

Outro projeto a que a Rêde destacou maior atenção refere-se à padronização do material rodante, permitindo a consolidação das ferrovias isoladas em um sistema interligado, com intercâmbio franco de vagões, capaz de assegurar um tráfego ininterrupto.

Para o conjunto das 17 Unidades de Operação, a Rêde adquiriu, em 1961, cêrca de 100 vagões metálicos fechados, providenciou a compra de mais 490 vagões e 64 carros de passageiros, tendo, ainda, feito a conversão, para o sistema à ar comprimido, de 7 034 vagões e 114 carros, medida que permitirá atenuar as necessidades criadas pela evolução econômica do País.

A "dieselização" do parque de tração, que se impunha como medida de ordem técnica e econômica, recebeu novo impulso com a aquisição de 437 unidades Diesel-elétricas, o que possibilitará a retirada do tráfego das antigas, e por isso obsoletas, locomotivas a vapor, com uma efetiva economia de 5,5 bilhões de cruzeiros anuais.

Se a recuperação material constitui condição importante para aumento da eficiência do sistema. Não menos necessárias são algumas reformas administrativas, uma vez que, em certos casos, a melhoria das condições de operação pode ser promovida com a simples racionalização dos métodos de serviço.

Nestas condições, prosseguiu a RFFSA o estudo dos problemas mais prementes, e, dentro das prioridades aconselháveis, estabeleceu os instrumentos de correção e normalização necessários, sob forma de medidas de ordem geral, representadas por normas, sistemas e instruções, bem como através de prestação direta de efetiva assistência técnica.

Além dessas medidas, releva destacar o plano qüinqüenal para substituição de trilhos em 6 165 km de linhas; o programa de 5 anos para execução de solda em trilhos, abrangendo 9 560 km de linhas principais; a contratação de 100 000 toneladas de trilhos acessórios, o que corresponde à remodela

ção de 1 178 km de linhas; o estudo de organização das estações, visando à fixação dos quadros de pessoal do tráfego e eliminação das estações desnecessárias ou deficitárias; a elaboração do convênio de tráfego mútuo entre as diversas Unidades de Operação; a elaboração de projetos de construção e adaptação de oficinas, depósitos e postos de abastecimento, além das medidas imprescindíveis ao intercâmbio técnico-cultural entre o pessoal dos Departamentos de Mecânica das diversas Estradas incorporadas.

Na elaboração de seu programa de investimentos, cuja execução vem sendo obtida através de recursos próprios e daqueles provenientes de verbas dos orçamentos federais, a RFFSA verificou a necessidade de serem novas fontes colocadas à sua disposição, a fim de que as inversões anteriores e atuais sejam devidamente complementadas, permitindo a obtenção de maior eficiência e redução dos custos operacionais.

PLANO DE INVESTIMENTOS NAS UNIDADES DE OPERAÇÃO DA RFFSA - 1962/66

ESPECIFICAÇÃO	1962	1963	1964	1965	1966
	Milhões de cruzeiros				
Remodelação da via:					
Substituição de dormentes	500	500	500	500	500
Lastramento	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000
Aparelhos de mudança de via	102	102	-	-	-
Solda de trilhos	234	234	234	234	234
Ampliação de pátios	250	250	250	250	-
Comunicações (S.S.B.)	250	250	250	-	-
Sinalização	1 350	1 350	-	-	-
Eletrificação	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500
Obras de arte especiais	500	500	500	-	-
Construções civis	500	500	-	-	-
Oficinas, depósitos e postos	400	400	400	400	400
Diversos:					
Subúrbios do Rio de Janeiro, São Paulo e Belo Horizonte	4 000	4 000	4 000	4 000	4 000
Ligações ferroviárias	1 570	1 570	1 590	-	-
Equipamentos gerais	150	150	-	-	-

A constante modificação na estrutura dos custos dos serviços, próprios e contratados, a execução de tôda uma série de investimentos coordenados, e, muitas vêzes simultâneos, de forma a permitir em tempo relativamente curto o atendimento de uma demanda crescente de transporte, exige o equacionamento e execução dos serviços considerados da mais alta importância.

Conforme evidencia o quadro apresentado anteriormente, relativo a aplicação nas diversas Unidades de Operação, o plano está programado para um período de 2 a 5 anos.

MATERIAL RODANTE E DE TRAÇÃO

Locomotivas - As ferrovias brasileiras adquiriram as primeiras locomotivas Diesel-elétricas em 1939. Contudo, a intensificação da dieselização do parque de tração só ocorreu a partir de 1958, com a aquisição e recebimento pela RFFSA das locomotivas adquiridas pelo crédito do Eximbank e financiamento direto dos fabricantes norte-americanos.

Para dieselização integral, são necessárias, ainda, 400 locomotivas de bitola métrica, de vez que o número existente para bitola larga, satisfaz no momento. A aquisição dessas locomotivas acarretará à Rêde uma despesa de 80 milhões de dólares, inclusive sobressalentes.

A RFFSA já obteve financiamento para a aquisição de 110 locomotivas que começarão a ser entregues a partir de 1962.

Carros - O parque de carros das Estradas da RFFSA é bastante precário, devido a obsolência do material, agravada pela existência de carros com estrutura de madeira sem as devidas condições de segurança.

Um programa intensivo para melhoria dêsse parque, compreendendo principalmente a transformação da estrutura dos carros de madeira em mistos, está sendo efetuado, mediante con

trato com firmas nacionais especializadas. Nestas condições, conforme plano estabelecido, a necessidade mais premente prevê a aquisição imediata de 150 carros. O custo provável desta encomenda é de 5 bilhões de cruzeiros, sendo os carros integralmente de fabricação nacional, com importação apenas de mancais de rolamentos e válvulas para equipamento de freios.

Vagões - Conforme os estudos efetuados pela RFFSA, o número de vagões necessários para atender ao crescimento vegetativo do transporte e a substituição dos vagões obsoletos e o equilíbrio do tráfego mútuo, é de ordem de 6 mil unidades. Entretanto, o programa de urgência previu a aquisição de 2 mil, com estimativa de custo da ordem de 6 bilhões de cruzeiros.

A Rêde pretende atender, ainda, a três empreendimentos de grande importância. O primeiro tem por finalidade melhorar o serviço na Serra de Cubatão e permitir o atendimento do tráfego originado pela instalação da COSIPA, com mudança do sistema de tração adotado naquele trecho. A etapa inicial exige um investimento de cêrca de 2 503 milhões de cruzeiros.

O segundo é a construção do Oleoduto para Campinas, prosseguimento natural e econômico do oleoduto já operado pela Rêde entre Santos e São Paulo. A construção dessa nova unidade está orçada em 2,4 bilhões de cruzeiros.

O terceiro, finalmente, constitui o aparelhamento da R.M.V., para atender o transporte de minérios. O programa da RFFSA prevê investimentos orçados em 14,5 bilhões de cruzeiros, o que permitirá uma corrente de tráfego de minério estimada em 3 milhões de toneladas por ano, a ser exportada pelo Pôrto de Angra dos Reis.

HIGIENE E SEGURANÇA NO TRABALHO

Prosseguindo nos esforços para tornar melhores as condições de higiene e segurança no trabalho, foram alcançados

vários objetivos e desenvolvida intensa atividade durante o ano de 1961.

Encontram-se em funcionamento nas dependências industriais das estradas incorporadas à RFFSA 105 Comissões Internas de Prevenção de Acidentes(CIPAS), além de uma Comissão Central junto à administração de cada Unidade de Operação.

A atuação dêsses organismos já se fêz sentir através do auspicioso declínio dos índices de acidentes verificados, embora percentagens em relação ao número de empregados estejam ainda acima das médias consideradas satisfatórias.

Além de trabalhos de natureza diversa, em 1961 foram elaborados e distribuídos os seguintes folhetos educativos e instruções: "Código de segurança do trabalho", "Quadro sinóptico de equipamentos de segurança em função das atividades férroviárias","Normas para o trato dos acidentados", "Normas para o uso das côres na segurança do trabalho", "Normas para o uso de equipamento individual de segurança (memento)" e, finalmente, "Regulamento das Comissões Internas de Prevenção de Acidentes".

ADMINISTRAÇÃO DO PESSOAL

Dando continuidade à sua política de pessoal,a RFFSA reduziu, entre 30-VI-61 e 31-XII-60, o contingente de seus empregados em cêrca de 1 074 servidores. Tendo em vista os direitos adquiridos, a redução em ritmo maior do que o vegetativo só pode ser conseguida pela transferência do pessoal considerado excedente para outros órgãos federais.

A experiência dos primeiros anos mostra que essa transferência não é fácil, não só pela falta de habilitações correlatas, como pela pulverização do pessoal por grande extensão geográfica. É certo, entretanto, que resultados melhores poderiam ser alcançados se houvesse maior colaboração dos demais órgãos da União.

Quanto ao número de empregados, 12 estradas tiveram os seus efetivos diminuídos em relação ao ano anterior. Foram elas:

Estradas	Número de empregados em 30-VI-61	Diferença em relação a 31-XII-60	%
R.F.N.	12 324	701	5,4
R.V.C.	3 812	201	5,0
E.F.N.O.B.	8 046	302	3,6
V.F.F.L.B.	7 546	285	3,6
E.F.M.M.	767	14	1,8
E.F.S.L.T.	1 542	27	1,7
E.F.B.M.	1 795	24	1,3
E.F.D.T.C.	1 320	14	1,0
V.F.R.G.S.	15 479	128	0,8
E.F.C.P.	664	4	0,6
E.F.S.J.	7 619	39	0,5
R.V.P.S.C.	11 739	16	0,1

As estradas que não conseguiram conter os efetivos dos quadros dentro dos quantitativos apurados em dezembro de 1960 estão, a seguir, relacionadas:

Estradas	Número de empregados em 30-VI-61	Diferença em relação a 31-XII-60	%
E.F.B.	621	62	11,1
R.M.V.	11 502	143	1,3
E.F.C.B.	46 530	453	1,0
E.F.G.	2 273	13	0,6
E.F.L.	17 513	10	0,1

No conjunto das estradas verifica-se que o melhor resultado, em têrmos percentuais, foi o da Rêde Ferroviária do Nordeste, cabendo o lugar opôsto à Estrada de Ferro Bragança, ferrovia de diminuta densidade de tráfego. Embora os aumentos verificados tenham sido rigorosamente controlados e decorrentes da absoluta necessidade de serviço, não puderam ser evitados, de vez que em algumas categorias de trabalho especializado as estradas demonstraram falta e não excesso de pessoal.

REFORMA ADMINISTRATIVA

Após três anos de existência e ao ensejo da instalação de novo Govêrno que substituiu a Diretoria da RFFSA, tornou-se oportuna uma revisão geral da organização da Emprêsa, através de debates e exposições, de modo a se tornarem evidentes as principais falhas, oriundas de várias causas.

Segundo determinação expressa do Exmo. Sr. Presidente da República, uma Comissão Especial - Comissão de Reestruturação Administrativa da Rêde Ferroviária Federal S.A. - foi designada pela Diretoria da Rêde, sob a presidência do Engº Hermínio Amorim Júnior e composta pelo Economista Oswaldo Palma, pelos Engºs Jacintho Xavier Martins Júnior e Jorge Leal Burlamaqui e pelo Advogado Ascânio Pedro de Farias, com as seguintes finalidades específicas:

a) modificação dos Estatutos Sociais da RFFSA, a ser apresentada a Assembléia Geral Extraordinária;

b) necessárias modificações na Lei nº 3 115, de 16 de março de 1957, a serem submetidas ao Exmo. Sr Presidente da República para apresentação de Mensagem ao Congresso Nacional;

c) revisão das normas administrativas vigentes na RFFSA e em sua subsidiária.

Instalada a Comissão, seus trabalhos foram divididos em duas etapas principais:

Primeira

a) debate da organização vigente da Emprêsa e de seus Estatutos Sociais, aprovados pelo Decreto nº 42 381, de 30 de setembro de 1951, assim como o seu Regulamento Geral;

b) análise da Lei nº 3 115, de 16 de março de 1957;

c) depoimentos, de acôrdo com um esquema adrede preparado, que à Comissão prestaram os Srs. Rozaldo Gomes de Mello Leitão, Renato de Azevedo Feio, José Luiz Bulhões Pedreira, Jair Rêgo de Oliveira, Jorge de Abreu Schilling, Roberto de Oliveira Campos e Inaldo Faria Neves.

Segunda

a) elaboração do projeto de novos Estatutos Sociais da RFFSA e preparo do Projeto do Organograma Geral da Emprêsa;

b) elaboração do projeto de novo Regulamento Geral da RFFSA e do Regulamento Geral das Unidades de Operação.

Do Relatório apresentado pela Comissão, entre outras, constam as seguintes considerações, dignas de transcrição:

"O atendimento parcial do preceito legal que atribui à Diretoria da RFFSA condição colegiada, essencialmente deliberativa, levou as duas administrações que a RFFSA têve a se sobrecarregarem de tarefas executivas, perdendo a possibilidade de planejar, ainda que a curto prazo, e limitando-se, no terreno decisório, aos problemas imediatos.

Conseqüentemente, ficaram os Diretores transformados em chefes departamentais graduados. Perdeu-se a perspectiva econômico-financeira da Emprêsa, que passou a viver dia-a-dia, intensamente embora, mas sem projetar ou tentar, o quanto seria desejável, soluções de longo alcance - dependentes dela, do Govêrno Federal ou de terceiros - que poderiam vir a conjurar as decorrências do deficit, que cresceu com rapidez vertiginosa, beirando agora o quádruplo do que era em 1957. Por outro lado, a dispersão do comando na execução dos serviços gerou inconvenientes ponderáveis, impossibilitando a implantação de uma organização coordenada estável".

Partindo, essencialmente, dessas observações e após analisar os erros e acertos das antigas administrações da Emprêsa, durante os seus três primeiros anos de existência, foi sugerida uma reforma estatutária, logo após aprovada e posta em prática, que visou:

a) a corrigir a contradição entre a natureza legal da Diretoria e suas funções, dando-lhe caráter deliberativo, e enfeixando, nas mãos do Presidente, os encargos executivos;

b) a criar organismos (Superintendências Gerais)que, diretamente subordinados ao Presidente, lhe permitam redistribuir, em base racional, e sem quebra do invocado princípio da unidade executiva, aquêles encargos, cujo volume está acima da capacidade física de um único homem ou órgão;

c) a rever o processo de entrosamento entre a Diretoria da RFFSA e as ferrovias que a integram, preservando, para as Superintendências e Diretorias a sua parte operacional;

d) a propiciar à Diretoria e ao Presidente, ao máximo, os poderes necessários à supressão das falhas observadas no funcionamento da Emprêsa,inclusive no que toca à redução das despesas de pessoal;

e) a emendar dispositivos, de menor importância,que se evidenciaram falhos, a suprir outros, já superados, e a acrescentar novos, então necessários.

O Regulamento Geral da RFFSA, calcado nos novos Estatutos Sociais e juntamente com êstes aprovado pelo Decreto nº 50 582, de 12 de maio de 1961, estabelece os detalhes, em sua hierarquia executiva, deixando ainda, como é a boa técnica, para o Regimento Interno, ora em fase final de discussão, a codificação das rotinas a que ficará sujeita a administra

ção, bem como o desdobramento e subordinação dos vários órgãos. Por sua vez, o Regulamento Geral das Unidades de Operação, idênticamente fiel aos novos Estatutos Sociais, previu desde logo, o decorrente estabelecimento dos respectivos Regimentos Internos, ora em fase final de elaboração, interligando em um todo homogêneo, os diversos escalões administrativos da Emprêsa, com um conjunto de normas e determinações.

A análise da Lei nº 3 115, de 16 de março de 1957, por sua vez evidenciou algumas lacunas, com especialidade no campo de natureza jurídica da RFFSA, as quais cabe transcrever:

> "Assim, por exemplo, êsse diploma legal reconheceu à RFFSA: isenção de tributos da competência da União Federal; desembaraço alfandegário de material importado, mediante portaria dos Inspetores das Alfândegas; direito de promover desapropriações, uma vez declaradas de utilidade pública pelo Ministério da Viação e Obras Públicas; direito à requisição de militares e servidores civis, federais ou estaduais, e de empregados de sociedade de economia mista.
>
> Tais vantagens encontram plena justificativa no fato de que a União Federal tem notório interêsse nos serviços que a RFFSA executa, como delegada sua que é, subvencionando-lhe inclusive o próprio _deficit_ operacional.
>
> No entanto, vem a RFFSA, desde sua criação, travando séria batalha no sentido de ver reconhecidas, pelas autoridades executivas do país, aquelas suas apontadas prerrogativas. Sòmente a 26 de janeiro de 1961 obteve do então Ministro de Estado dos Negócios da Fazenda circular que retificasse a isenção de imposto de consumo, de que é legalmente beneficiária; data de 30 do mesmo mês a ordem de serviço da Procuradoria Geral da República, outorgando-lhe privatividade de fôro; e precisou recorrer ao Judiciário a fim de lograr a suspensão de ações que lhe moveram os Estados de Minas Gerais e do Rio de Janeiro, para cobrança de impôsto de transmissão de propriedade _inter-vivos_, no valor de vários bilhões de cruzeiros.
>
> Tais fatos demonstram que, contraditòriamente, a partir da Lei nº 3 115, de 16 de março de 1957, e precisamente quando a União Federal consolidava, por assim dizer, sua posição relativamente ao sistema ferroviário da órbita federal, a entidade, criada para polarizar as atenções do Poder Executivo, perdia inúmeros privilégios do tempo das ferrovias autárquicas, sob regime especial

e administração direta. Perdia a impenhorabilidade de bens patrimoniais e os favores processuais de prazo de contagem de juros moratórios, de pagamento de custos no final da demanda, de liquidação de débitos judiciais mediante precatórias, de prescrição qüinqüenal e de recurso *ex-officio*; ademais caía em flagrante desfavor junto a diferentes órgãos governamentais, que passaram a conceder-lhe tratamento francamente discriminatório.

A árdua campanha, que ora é relatada, terminaria de vez, caso se obtivesse a reforma da Lei nº 3 115, de 16 de março de 1957, sem alterar o caráter de sociedade anônima da Rêde Ferroviária Federal, mas publicizando-a claramente. Sairia ela daquela região fronteiriça a que se referem os doutrinadores, que a separa da União Federal, e se situaria como emprêsa pública típica, fruto do aperfeiçoamento da moderna técnica jurídica que proporciona às indústrias estatais a maleabilidade de que necessitam para a conseçução de seus objetivos, sem furtar-lhes prerrogativas analogamente indispensáveis.

Ocorre, todavia, que, na atual fase de correção de uma posição administrativa equivocada, de transição para nóvos Estatutos Sociais; de entrosamento com a verdadeira natureza do sistema direcional colegiado - tudo indica que será intempestiva e, portanto desaconselhável, qualquer tentativa de promover a reforma da Lei nº 3 115, de 16 de março de 1957. Muito pelo contrário, o que a realidade hoje recomenda é que se aguarde a aplicação do sistema administrativo por inaugurar, até que se adquira mais ampla visão das lacunas apontadas, e outras que se evidenciem, sem prejuízo, é claro, de que a RFFSA, no entretempo, continue a desenvolver os esforços que vem realizando para corrigir, no exercício cotidiano de suas atividades e mediante atos complementares, ou decisões da Justiça, os erros de base ou de entendimento, que a têm atingido".

Decorrido o ano de 1961, já se pode afirmar que o sistema administrativo implantado na Emprêsa funcionou satisfatòriamente. A Diretoria Colegiada, como órgão deliberativo, pôde dedicar melhor atenção aos graves e complexos problemas da Emprêsa, deixando aos órgãos administrativos, sob a coordenação da Presidência, as tarefas de natureza executiva. Com a aprovação, dentro em breve, dos Regimentos Internos da Administração Central e de cada Unidade de Operação, o sistema entrará em pleno funcionamento, com as pequenas falhas constatadas durante o primeiro ano de experiência convenientemente cor

rigidas de modo a permitir a implantação de novos métodos de trabalho e racionalização das rotinas para maior rendimento e economia da máquina administrativa da Emprêsa.

CLASSIFICAÇÃO DE CARGOS

Durante o exercício, deu a Rêde continuidade à execução do programa de classificação de cargos, já iniciado no ano anterior.

Tal programa fundamenta-se na determinação do valor relativo das diferentes categorias funcionais, mediante a avaliação das atribuições e responsabilidades outorgadas à cada classe.

Êsse trabalho se fazia necessário face ao empirismo e ausência de uma sistemática no tratamento dos problemas de administração, o que implicava na arbitrária hierarquização dos cargos integrantes dos quadros de pessoal das diversas Unidades de Operação.

O plano de classificação compreendeu também a elaboração de novas tabelas salariais, estruturadas com base nos níveis regionais de salário mínimo. Essas tabelas proporcionaram um plano de remuneração uniforme, cujos valores salariais, entretanto, divergem segundo as regiões geo-econômicas do País.

Assim, a Rêde elaborou e implantou em 1961 o plano de classificação e remuneração em 13 ferrovias (E.F.B., E.F.S.L.T., E.F.C.P., V.F.F.L.B., E.F.B.M., R.M.V., E.F.G., R.V.P.S.C., E.F.C.B., E.F.N.O.B., E.F.L., E.F.S.J. e R.F.N.) restando apenas a V.F.R.G.S. e E.F.S.C., já que a E.F.D.T.C., E.F.M.M. e R.V.C. tiveram seus trabalhos terminados no exercício anterior.

BALANÇO GERAL

No balanço do presente Relatório não foram considerados os elementos patrimoniais da Viação Férrea do Rio Grande do Sul e dos Armazéns Gerais Ferroviários S.A. (AGEF): a primeira, por não se achar ainda legalmente incorporada à RFFSA; a segunda, por ser sociedade anônima subsidiária da Rêde. Ambas prestarão contas em separado.

SITUAÇÃO PATRIMONIAL

ATIVO E PASSIVO - O Balanço Geral da Sociedade, em 31 de dezembro de 1961, comparado com o levantamento realizado em igual data do ano anterior, indica a seguinte variação:

A T I V O

SISTEMA DE CONTAS	SITUAÇÃO EM 31-XII-60	SITUAÇÃO EM 31-XII-61	VARIAÇÃO Absoluta	VARIAÇÃO Relativa %
	Cr$ 1 000			
Imobilizado	80 428 016	94 733 979	+ 14 305 963	+ 17,8
Disponível				
Não vinculado	3 045 445	2 333 306	- 712 139	- 23,4
Para fins especiais.	1 119 405	2 064 381	+ 944 976	+ 84,4
Realizável	44 338 723	91 397 411	+ 47 058 688	+ 106,1
Resultado pendente ...	12 394 930	20 916 785	+ 8 521 855	+ 68,8
TOTAL	141 326 519	211 445 862	+ 70 119 343	+ 49,6
Contas retificação do passivo	30 388	87 024	+ 56 636	+ 186,4
Ativo de compensação .	19 059 242	30 415 257	+ 11 356 015	+ 59,6
TOTAL GERAL	160 416 149	241 948 143	+ 81 531 994	+ 50,8

Os dados de balanço indicam uma relação, entre o passível não exigível e o exigível, de 1,12.

PASSIVO

SISTEMA DE CONTAS	SITUAÇÃO EM 31-XII-60	SITUAÇÃO EM 31-XII-61	VARIAÇÃO Absoluta	VARIAÇÃO Relativa %
	Cr$ 1 000			
Não exigível:				
Capital	71 558 450	74 654 067	+ 3 095 617	+ 4,3
Fundos	6 712 563	11 578 208	+ 4 865 645	+ 72,5
Reservas	4 947 696	13 282 427	+ 8 334 731	+ 168,5
Sub-total	83 218 709	99 514 702	+ 16 295 993	+ 19,6
Exigível:				
A longo prazo:				
Respons.especiais.	6 287 043	7 250 618	+ 963 575	+ 15,3
Respons. a longo prazo	20 431 573	38 666 160	+ 18 234 587	+ 89,2
Respons. a garantias especiais	14 431 767	48 088 593	+ 33 656 826	+ 233,2
Sub-total	41 150 383	94 005 371	+ 52 854 988	+ 128,4
A curto prazo:				
Respons. correntes	16 565 881	17 211 644	+ 645 763	+ 3,9
Sub-total	57 716 264	111 217 015	+ 53 500 751	+ 92,7
Resultado pendente	421 934	801 169	+ 379 235	+ 89,9
TOTAL	141 356 907	211 532 886	+ 70 175 979	+ 49,6
Passivo de compensação	19 059 242	30 415 257	+ 11 356 015	+ 59,6
TOTAL GERAL ...	160 416 149	241 948 143	+ 81 531 994	+ 50,8

INVESTIMENTOS - As contas do ativo imobilizado apresentaram um aumento de 14,305 bilhões de cruzeiros, representando 17,8% em relação ao investimento registrado no fim do exercício anterior, o que indica a tendência da Administração da Rêde em aplicar capitais em investimentos necessários à melhoria de seus serviços.

FUNDOS DIVERSOS E RESERVAS - No exercício, foram levados a crédito das Contas Fundo para Aumento de Capital e Fundo de Depreciação dos Bens destinados aos Transportes as importâncias seguintes:

FUNDOS DIVERSOS	Cr$
Para aumento de capital	
Cota de combustíveis e lubrificantes	5 253 161 591,20
Taxa de melhoramentos e eletrificação	1 465 063 734,50
Fundo para atender o convênio com o SENAI	996 991 634,40
TOTAL	7 715 216 960,10

No período, esta conta foi debitada no valor de Cr$ 4 352 418 524,70, referente ao Aumento de Capital, aprovado pela Assembléia Geral Extraordinária, na importância de Cr$ 3 744 367 833,00, e Cr$ 608 050 691,70, referente ao Fundo para atender Convênio com o SENAI, cujo saldo importava, em 29-XII-61, em Cr$ 7 461 376 026,40, distribuído em Fundo para Aumento de Capital e Fundo para atender Convênio com o SENAI.

FUNDO DE DEPRECIAÇÃO DOS BENS DESTINADOS AOS TRANSPORTES.

Foi creditado, no exercício, pelo valor de Cr$ 1 506 025 671,70 e debitada em Cr$ 3 179 126,70, sendo o saldo, em 29-XII-61, de Cr$ 4 116 832 009,20.

RESERVAS DIVERSAS

Foi creditada à conta "Reservas diversas para aumento de capital" a importância de Cr$ 5 447 730 337,50, saldo credor da conta "Lucros e Perdas" que foi transferido para aquela conta, de acôrdo com o artigo 8º, letra d, dos Estatutos Sociais.

AUMENTO DE CAPITAL

Na Assembléia Geral, realizada a 11 de dezembro de 1961, o capital da Sociedade foi aumentado de Cr$ ... 3 095 617 000,00, mediante incorporação das taxas de melhoramentos e eletrificação e cotas do impôsto único sôbre combustíveis e lubrificantes, arrecadadas durante o exercício de 1960.

Com o aumento realizado, o capital social da RFFSA passou a Cr$ 74 654 067 000,00, divididos em 70 129 809 ações ordinárias e 4 524 258 ações preferenciais, sem direito a voto, no valor nominal de Cr$ 1 000,00 cada uma, nominativas e integralizadas.

SITUAÇÃO FINANCEIRA

QUOCIENTE DE LIQUIDEZ - O quociente de liquidez imediato, a 31 de dezembro, demonstra que a RFFSA poderia liquidar imediatamente, naquela data, 13,56 % de suas responsabilidades a curto prazo. É situação que se pode considerar normal, uma vez que a média das emprêsas brasileiras possuem quociente de liquidez variáveis entre 10 % e 20 %.

FINANCIAMENTOS

1. EXIMBANK - Para realização do programa de reaparelhamento das Unidades de Operação, a Rêde obteve do Export and Import Bank, o empréstimo de 100 milhões de dólares, dos quais 17 milhões foram destinados às estradas do Estado de São Paulo. Desta última parcela a RFFSA já utilizou, em importação de equipamentos para as estradas, a importância de US$ 68 200 649,64.

2. SWISS-BANK - Outra fonte de recursos para financiamento do reaparelhamento das estradas incorporadas é o empréstimo de US$ 4 500 000,00, posteriormente elevado para

US$ 5 000 000,00, concedido pelo Swiss Bank, dos quais já foram utilizados US$ 2 448 414,46.

3. BNDE - O total dos empréstimos concedidos pelo BNDE à RFFSA, inclusive contratos conseguidos pelas estradas e transferidos para a responsabilidade da Rêde, monta a Cr$ 10 200 bilhões, dos quais Cr$ 7 516 bilhões obtidos pelas ferrovias antes da criação da RFFSA e Cr$ 2 684 bilhões destinados à importação de trilhos, talas e placas de apôio a serem aplicados na remodelação da via permanente.

4. INTERNATIONAL G.E. Co. - Ainda foi celebrado entre a RFFSA e a International General Electric Co. contrato com objetivo de fornecimento de 154 locomotivas Diesel-elétricas, bem como suas peças acessórias. Até 31-XII-61 foram entregues 59 locomotivas, sendo utilizados US$ 7 220 560,00, restando a utilizar US$ 12 779 440,00.

5. GENERAL MOTORS OVERSEAS OPERATIONS - Com a General Motors Overseas Operations a Rêde também assinou contrato com finalidade de financiar e fornecer 45 locomotivas Diesel elétricas e seus respectivos sobressalentes. Até 31-XII-61 foram entregues 26 locomotivas, sendo utilizados US$ .... 7 002 589,61, restando a empregar US$ 5 147 340,90.

RESULTADOS DO EXERCÍCIO

RECEITA - A receita total arrecada pela RFFSA em 1961 (exclusive a VFRGS) alcançou Cr$ 18 758 685 milhares de cruzeiros. Comparada à receita do ano anterior, foram os seguintes os resultados finais:

	1960	1961	Variação
	(milhares de cruzeiros)		%
Exercício ferroviário	12 567 723	16 631 560	32,3
Outras	1 748 024	2 127 125	21,7
TOTAL	14 315 747	18 758 685	31,0

A receita do exercício ferroviário foi a seguinte:

	1960	1961	Variação
	(milhares de cruzeiros)		%
Dos transportes			
Passagens	2 719 169	3 942 060	45,0
Bagagens	7 811	10 365	32,7
Encomendas	254 096	374 690	47,5
Animais	351 028	785 176	123,7
Mercadorias	6 899 563	9 901 006	43,5
Outras	411 296	662 061	61,0
Sub-total	10 642 963	15 675 358	47,3
Taxa de renovação patrimonial	990 783	1 465 064	47,9
TOTAL	11 633 746	17 140 422	47,3
Complementar dos transportes	646 209	1 246 569	92,9
Assessória dos transportes	287 768	371 694	29,2
TOTAL DO EXERCÍCIO	12 567 723	18 758 685	49,3

O acréscimo da arrecadação de 4,064 bilhões ocorrido no último exercício foi fruto quase que exclusivo dos aumentos tarifários, de vez que a quantidade de toneladas km úteis de carga realizadas, de onde as ferrovias auferem suas maiores receitas, sofreu um decréscimo de cêrca de 9,3%. Quanto aos passageiros km, produziram em média Cr$ 0,21 em 1960, elevando-se êste produto a Cr$ 0,28 em 1961.

Da tabela seguinte, constam as receitas do exercício ferroviário, segundo as Unidades de Operação, relacionadas em ordem decrescente das variações percentuais relativas ao ano anterior.

RECEITA DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO - 1960/1961

ESTRADAS	RECEITA DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO		VARIAÇÃO	
	1960	1961	Absoluta	Relativa %
	Milhares de cruzeiros			
E.F.D.T.C.	205 665	559 597	+ 353.932	172,09
E.F.B.M.	19 058	42 961	+ 23.903	125,42
E.F.B.	10 955	22 113	+ 12 158	110,97
E.F.M.M.	26 081	48 717	+ 22 636	86,79
R.V.C.	198 663	345 810	+ 147 148	74,07
E.F.C.P.	4 139	7 016	+ 2 876	69,49
V.F.F.L.B.	256 427	433 948	+ 177 521	69,23
E.F.S.J.	2 218 413	3 657 616	+ 1 439 203	64,88
E.F.N.O.B.	965 840	1 580 511	+ 614 671	63,64
E.F.S.L.T.	24 745	40 092	+ 15 347	62,02
R.F.N.	632 374	1 013 784	+ 381 410	60,31
E.F.L.	817 115	1 283 997	+ 466 882	57,14
R.M.V.	771 233	1 131 143	+ 359 910	46,67
R.V.P.S.C.	1 712 451	2 510 714	+ 798 262	46,62
E.F.C.B.	4 501 586	5 858 707	+ 1 357 121	30,15
E.F.G.	202 978	220 960	+ 17 982	8,86
RFFSA	12 567 723	18 758 685	+ 6 190 962	49,26

DESPESA - A despesa total da RFFSA, (exclusive a Viação Férrea do Rio Grande do Sul) atingiu a Cr$ 53 486 943 milhares de cruzeiros, assim discriminados:

	1960	1961	Variação
	(milhares de cruzeiros)		%
Exercício ferroviário ...	29 836 152	50 769 872	70,2
Independente do exercício ferroviário	1 649 743	2 717 071	64,7
TOTAL	31 485 895	53 486 943	69,9

Contribuiu de maneira preponderante para o aumento da despesa a elevação geral dos salários e do salário-família concedido pelo Govêrno Federal.

O resumo seguinte mostra a variação da despesa, segundo os elementos de custo, nos dois últimos exercícios:

	1960	1961	Variação
	(milhares de cruzeiros)		(%)
Pessoal	18 735 007	35 204 468	87,9
Material	7 016 936	8 930 170	27,3
Diversos	4 084 209	6 635 234	62,5
TOTAL	29 836 152	50 769 872	70,2

Como se verifica, o aumento da despesa de pessoal, de 1960 para 1961, atingiu 87,9 %, muito embora o número total de empregados houvesse decrescido no período.

O aumento das despesas de material e das despesas diversas reflete a elevação dos níveis gerais de preços no País, os quais repercutem diretamente no custeio da operação ferroviária.

Finalmente, segundo a sua destinação, foi a seguinte a distribuição da despesa nos dois anos sob exame:

	1960	1961	Variação
	(milhares de cruzeiros)		(%)
Conservação da via permanente, edifícios e instalação	6 869 707	11 335 665	65,0
Manutenção do equipamento dos transportes	6 485 450	10 461 727	61,3
Custeio do Departamento Comercial	79 853	121 548	52,2
Tráfego, movimento e tração	12 104 748	21 272 273	75,7
Administração Central ...	4 296 394	7 578 658	76,4
TOTAL	29 836 152	50 769 872	70,2

O aumento verificado na despesa do Departamento Comercial evidencia o interêsse das administrações das estradas pelo aspecto comercial das operações, da maior importância para assegurar a recuperação dos serviços ferroviários e garantir maior volume de transporte.

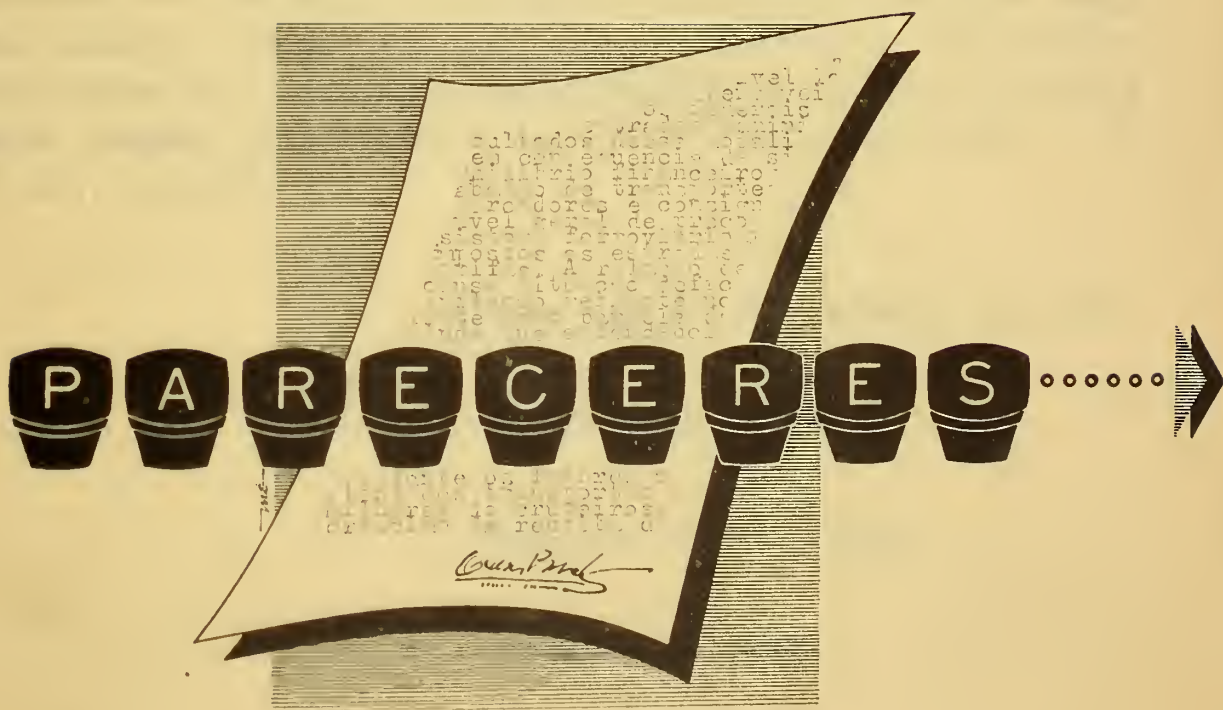
DEFICIT - O resultado gestorial do exercício importou em 31,426 bilhões, assim discriminados:

	1960	1961	Variação
	(milhares de cruzeiros)		(%)
Exercício ferroviário ...	17 268 429	32 011 187	85,4
Independente do exercício ferroviário (superavit)	- 98 281	- 585 072	- 495,3
Gestão	17 170 148	31 426 115	83,0

ESTRADAS	PREJUÍZO VERIFICADO		VARIAÇÃO	
	1960	1961	Absoluta	Relativa %
	Cr$ 1 000			
R.V.P.S.C.	873 238	2 091 101	+ 1 217 863	+ 139,5
R.V.C.	391 272	902 438	+ 511 166	+ 130,6
E.F.C.P.	84 162	188 467	+ 104 305	+ 123,9
R.F.N.	1 356 647	2 969 572	+ 1 612 925	+ 118,9
E.F.C.B.	5 142 040	11 076 531	+ 5 934 491	+ 115,4
V.F.F.L.B.	931 814	1 872 614	+ 940 800	+ 101,0
E.F.S.L.T.	221 340	440 021	+ 218 681	+ 98,8
E.F.B.M.	207 008	393 544	+ 186 536	+ 90,1
E.F.B.	122 439	231 807	+ 109 368	+ 89,3
E.F.G.	247 545	465 406	+ 217 861	+ 88,0
E.F.M.M.	129 271	221 943	+ 92 672	+ 71,7
R.M.V.	1 722 891	2 883 970	+ 1 161 079	+ 67,4
E.F.L.	4 078 541	6 145 099	+ 2 066 558	+ 50,7
E.F.N.O.B.	840 835	1 241 299	+ 400 464	+ 47,6
E.F.S.J.	434 361	471 726	+ 37 365	+ 8,6
E.F.D.T.C.	146 106	6 196	- 139 910	- 95,8
TOTAL DAS ESTRADAS ...	16 929 510	31 601 734	+ 14 672 224	+ 86,7
Administração Central ..	338 919	409 452	+ 70 533	+ 20,8
TOTAL GERAL	17 268 429	32 011 187	+ 14 742 758	+ 85,4

A tabela da página anterior apresenta a comparação do prejuízo do exercício ferroviário em 1960/61, para cada Unidade de Operação, relacionadas segundo a ordem decrescente da variação percentual.

As perspectivas para 1962, diante dos últimos aumentos de salário não são auspiciosas. Será necessário tomar medidas rigorosas para conter as despesas (redução dos quadros de pessoal, suspensão de ramais antieconômicos, etc.) e, por outro lado, atrair para as ferrovias ponderável volume de transporte.

Enquanto o aumento da receita do exercício ferroviário atingiu 49,2 %, não obstante a majoração das tarifas, o "deficit" aumentou de 85,4 %. Dêsse modo, no conjunto geral da RFFSA, para cada cruzeiro recebido dos usuários, através de fretes e passagens, o Tesouro Nacional contribuiu para o custeio do serviço prestado com Cr$ 1,85 adicionais.

PARECERES

RÊDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A.

CONSELHO FISCAL

PARECER

Aos doze dias do mês de março do ano de mil novecentos e sessenta e dois, na sede social da Rêde Ferroviária Federal Sociedade Anônima, à Avenida Presidente Vargas, nº 309, nesta Capital, reuniram-se os membros do Conselho Fiscal dessa emprêsa "holding", para apreciação do balanço e da demonstração da conta de "Lucros e Perdas", referentes ao exercício de mil novecentos e sessenta e um.

Examinados os livros, papéis, fichas, contas bancárias e de Caixa, estas últimas fechadas devidamente, êste Conselho Fiscal concluiu que as contas da Diretoria e o balanço citado, acompanhado da demonstração de "Lucros e Perdas", exprimem, com evidência e clareza, a situação da referida emprêsa pública, motivo pelo qual opina sejam êsses documentos aprovados pela Assembléia Geral Ordinária, depois de apreciados, também, pelo Conselho Consultivo, como manda a Lei nº 3 115, de 1957.

Rio de Janeiro, 12 de março de 1962.

Ass.) Ruben Rosado Teixeira

Hamilton Beltrão Pontes

Inaldo Faria Neves

RÊDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A.

CONSELHO CONSULTIVO

PARECER

Examinando-se o relatório da Rêde Ferroviária Federal S.A. referente ao exercício de 1961, verifica-se o empenho de sua atual direção em bem conduzir os destinos da Emprêsa.

Embora de u'a maneira acentuada se tenha feito sentir sôbre as atividades da Rêde perturbações de diversas ordens, especialmente os reflexos dos acontecimentos políticos do país sôbre a sua economia e bem assim os reflexos das paralizações dos serviços decorrentes de greves, procurou a diretoria, com empenho, seguindo o bom caminho, trabalhar no sentido de conter o enorme deficit inicialmente previsto.

É louvável, portanto, o trabalho realizado pela atual gestão, nêsse sentido, contendo o deficit na cifra de Cr$ 31 426 115 000,00, abaixo, portanto, do que se previa inicialmente.

É bem verdade que não dispunha a direção do mínimo de autonomia desejável para bem administrar tão valioso patrimônio, porém, com a reforma estatutária aprovada pelo Decreto nº 50 586, de 12/5/1961, a situação melhorou, tendo agora os órgãos administrativos sob a coordenação da Presidência, oportunidade de melhor exercer suas tarefas.

Urge, agora, face aos bons resultados, não seja retardada a aprovação dos novos Regimentos Internos da Administração Central e de cada Unidade de Operação, a fim de que,em

ritmo acelerado, possa a Emprêsa realizar os bons serviços que dela espera a Nação.

Problema que está a exigir acurado estudo é o da redução do volume da carga transportada.

Vem aumentando, de ano para ano, o número de passageiros transportados pela Rêde, porém a do transporte de carga vem decaindo de 1960 para diante.

O transporte de maior volume de carga é essencial para a Rêde.

A expansão do tráfego precisa e deve ser cuidadosamente estudada, pois é fundamental para que se atinja a almejada estabilidade econômica da Emprêsa.

O caso dos chamados ramais deficitários deve ser encarado sob todos os aspectos, inclusive aquêle que diz respeito ao desenvolvimento de certas regiões do país, caso em que o deficit que porventura se verifique será compensado pelo incremento econômico que, no futuro, possa se conseguir pela presença da Rêde assegurando transporte para a região.

Merece especial destaque a atenção que vem sendo dada ao programa de reaparelhamento da Emprêsa.

Assim é que, em 1961, no que tange à remodelação das linhas, foram lastrados 688,2 km de linhas e relastrados 470,9 km; aplicados 19,8 milhares de toneladas de trilhos novos e 2,9 milhões de dormentes, utilizados 1 062 milhares de metros cúbicos de pedra britada.

Adquiriu a Rêde, em 1961, cêrca de 100 vagões metálicos fechados, adquiriu mais 490 vagões e 69 carros de passageiros e fêz a conversão para o sistema de ar comprimido, de 7 034 vagões e 114 carros.

A "dieselização" do parque de tração vem tomando grande impulso, tendo sido adquiridas 437 unidades Diesel-elé

tricas o que redundará em uma economia de cinco e meio bilhões de cruzeiros com a retirada de locomotivas a vapor.

A leitura do relatório evidencia que estudos outros vêm sendo encarados com atenção da Emprêsa. No que tange à remodelação das linhas, destacam-se o plano qüinqüenal para a substituição de 6 165 km de linha, a solda em trilhos abrangendo 9 560 km de linhas principais, a contratação de 100 000 toneladas de trilhos acessórios, os convênios de tráfego mútuo entre as Unidades de Operação, a organização das Estações com a fixação do quadro do pessoal, a eliminação das deficitárias, a construção e adaptação de oficinas, depósitos, etc.

O programa referente à locomotivas, carros e vagões, visando a melhorar os parques ferroviários, está em plena execução.

Já obteve a RFFSA financiamento para aquisição de 110 locomotivas de bitola métrica. Mediante contratos com diversas firmas, está prevista a aquisição de 150 carros. Prevista, igualmente, está a aquisição de 2 mil vagões.

Releva destacar, ainda, três empreendimentos de gran de valia, que a RFFSA pretende atender:

a) melhoria do serviço, no ramo de Cubatão, em face de instalação da COSIPA;

b) construção de oleoduto para Campinas;

c) aparelhamento da R.M.V. para atender ao transporte de minérios.

Digno de registro, ainda, é o fato de que, graças às medidas que vêm sendo tomadas pela direção da RFFSA, no que tange à higiene e segurança no trabalho, ter declinado o número de acidentes verificados.

O problema do pessoal, que é crucial para a Emprêsa, vem sendo encarado com objetividade.

Uma redução de 1 074 servidores verificou-se em 1961, em decorrência da política de pessoal adotada pela Emprêsa.

Teve continuidade a execução da classificação de cargos, tendo sido implantados em 1961, o plano de classificação e de remuneração em 13 ferrovias.

Com relação ao balanço geral, várias considerações devem ser feitas:

a) aumento de 17,8 % em relação ao investimento registrado no fim do exercício anterior, demonstrando o interêsse da Diretoria na aplicação de capitais em investimentos, visando a melhoria dos serviços;

b) é de 13,56 % o quociente de liquidez imediato o que deve ser considerado razoável face a realidade da RFFSA;

c) obteve a Rêde para a realização do seu programa de reaparelhamento das Unidades de Operação financiamento do Eximbank (cem milhões de dólares, dos quais já utilizados para mais de 68 milhões), do Swiss-Bank (cinco milhões de dólares, dos quais já utilizados cêrca de metade), do BNDE (contratos diversos, num montante de 10 200 bilhões) e da General Motors Overseas Operations (contrato para fornecimento de 45 locomotivas Diesel-elétricas e sobressalentes dos quais 26 entregues.

A receita da Rêde atingiu a Cr$ 18 758 685 000,00 com um acréscimo de pouco mais de quatro bilhões com relação ao ano anterior, conseqüente ao acréscimo das tarifas.

Recomenda-se o reajustamento imediato das tarifas em geral, especialmente das de passageiros dos trens suburbanos das principais Capitais, cujos preços, exageradamente baixos e desatualizados, representam considerável parcela do _deficit_ da Rêde.

A despesa atingiu, em 1961, a Cr$ 53 486 943 000,00 contribuindo, principalmente, para a sua elevação o aumento

geral de salários e o aumento do salário-família.

A despesa com o pessoal totalizou em 1961, Cr$ 35 204 468 000,00, enquanto que, com material foi a Cr$ 8 930 170 000,00 e despesas diversas a Cr$ 6 635 234 000,00.

A análise dos números comparados com os do ano anterior, revela o grande impacto de 87,9 % relativamente à despesa com pessoal, enquanto que, com relação ao material, a variação foi apenas de 27,3 % (aumento normal decorrente do aumento do preço das utilidades).

Providências precisam ser tomadas com relação à política do pessoal, pois, senão, de ano para ano será cada vez maior o deficit da Emprêsa.

Em 1960 foi êle de Cr$ 17 268 429 000,00, em 1961, de Cr$ 32 011 187 000,00 e em 1962 é imprevisível face às reivindicações salariais que se avizinham.

O deficit vem aumentando em proporção muito maior que a receita. Enquanto que em 1961 o aumento da receita atingiu a 49,2 % o deficit aumentou de 85,4 %.

Torna-se mister medidas corajosas, com relação à redução do montante das despesas, especialmente redução do quadro do pessoal, através de constante aprimoramento na seleção do pessoal com o objetivo de se atingirem maior produtividade e segurança.

Representa a Rêde Ferroviária Federal S.A. um valioso patrimônio que precisa ser preservado.

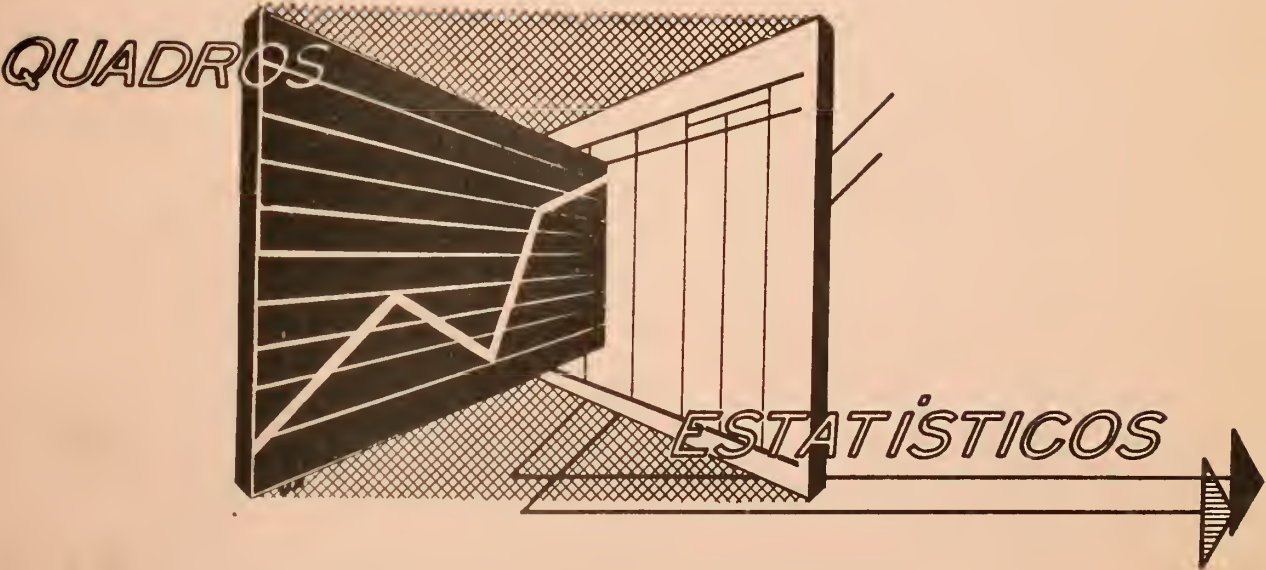
A atual direção, que tão operosamente trabalhou no exercício ora encerrado, com a experiência adquirida e a vontade sempre revelada de administrar bem, terá uma tarefa árdua em 1962.

O que conseguiu realizar em 1961, merece destaque, pois reflete o patriotismo e a dedicação com que sempre foram encarados os problemas ferroviários, por aquêles que têm sob os ombros a responsabilidade de administrar, em condições difíceis, patrimônio da Emprêsa do vulto da RFFSA.

O nosso parecer, é portanto, pela aprovação do relatório e do balanço apresentados pela Diretoria da Rêde Ferroviária Federal Sociedade Anônima, com um voto de louvor pela maneira acertada com que foram conduzidos os destinos da Emprêsa, num momento difícil, contendo um deficit que, embora elevado, muito maior teria sido se menos objetiva fôsse a sua atuação.

Ass.) GERALDO GOULART DA SILVEIRA
Conselheiro-Relator

Ass.) Iberê Gilson
Heitor Santiago Bergalho
Itagiba Escobar
José Manoel Fernandes
Eduardo Garcia Rossi
Antônio Furtado da Silva
Álvaro David
José de Souza Baptista

QUADROS
ESTATÍSTICOS

EXTENSÃO DAS LINHAS EM TRÁFEGO - 1961

ESTRADAS	TOTAL	EXTENSÃO (km)					% DA EXTENSÃO ELETRIFICADA SÔBRE O TOTAL DAS LINHAS
		Segundo as bitolas					
		0,76	1,00		1,60		
			Total	Eletrificada	Total	Eletrificada	
E.F.C.B	3 474	-	1 958	-	(1)1 516	360	10,4
E.F.L	3 297	-	3 297	-	-	-	-
E.F.S.J	139	-	-	-	139	109	78,4
R.V.P.S.C	2 723	-	2 723	52	-	-	1,9
V.F.R.G.S	3 733	-	3 733	-	-	-	-
R.F.N	2 867	-	2 867	-	-	-	-
R.M.V	3 884	653	3 231	396	-	-	10,2
E.F.N.O.B	1 764	-	1 764	-	-	-	-
V.F.F.L.B	2 545	-	2 545	194	-	-	7,6
E.F.G	478	-	478	-	-	-	-
R.V.C	1 471	-	1 471	-	-	-	-
E.F.D.T.C	264	-	264	-	-	-	-
E.F.M.M.	368	-	368	-	-	-	-
E.F.B	297	-	297	-	-	-	-
E.F.S.L.T	503	-	503	-	-	-	-
E.F.C.P	194	-	194	-	-	-	-
E.F.B.M	582	-	582	-	-	-	-
RFFSA	28 583	653	26 275	642	1 655	469	3,9

NOTA: - Dados sujeitos a retificação.

(1) Inclusive 161 km de bitola de 1,00 e 1,60 m.

LOCOMOTIVAS EM TRÁFEGO - 1961

ESTRADAS	TOTAL	A VAPOR	DIESEL			ELÉTRICAS
			Elétricas	Hidráulicas.	Mecânicas	
E.F.C.B.	535	286	221	-	-	28
E.F.L.	275	227	40	8	-	-
E.F.S.J.	90	20	54	-	-	16
R.V.P.S.C.	302	170	126	-	-	6
V.F.R.G.S.	296	244	38	14	-	-
R.F.N.	111	79	32	-	-	-
R.M.V.	284	214	40	-	-	30
E.F.N.O.B.	141	83	58	-	-	-
V.F.F.L.B.	122	67	38	-	4	13
E.F.G.	24	10	14	-	-	-
R.V.C.	48	27	20	-	1	-
E.F.D.T.C.	29	29	-	-	-	-
E.F.M.M.	7	7	-	-	-	-
E.F.B.	16	14	2	-	-	-
E.F.S.L.T.	15	12	3	-	-	-
E.F.C.P.	3	3	-	-	-	-
E.F.B.M.	55	50	5	-	-	-
RFFSA	2 353	1 542	691	22	5	93

NOTA: - Dados sujeitos a retificação.

CARROS EM TRÁFEGO - 1961

ESTRADAS	TOTAL	ADMINIS TRAÇÃO	CORREIO E BAGAGENS	MISTO	PASSAGEIROS	DORMITÓRIOS	RESTAURANTE	OUTROS	TRENS UNIDADE		AUTOMOTRIZES
									Motor	Reboque	
E.F.C.B	1 196	18	75	20	347	47	28	52	201	397	11
E.F.L.	413	11	39	-	330	21	10	2	-	-	-
E.F.S.J.	250	3	14	5	100	-	-	20	36	72	-
R.V.P.S.C	244	19	24	-	149	18	12	15	-	-	7
V.F.R.G.S	359	41	54	1	169	21	13	14	24	12	10
R.F.N.	178	12	-	-	132	-	12	22	-	-	-
R.M.V.	325	28	72	25	155	20	13	12	-	-	-
E.F.N.O.B	190	8	33	-	96	24	19	10	-	-	-
V.F.F.L.B	139	17	17	-	83	10	11	-	-	-	-
E.F.G.	55	3	12	-	27	7	6	-	-	-	-
R.V.C.	68	4	7	7	40	2	7	1	-	-	-
E.F.D.T.C	32	1	4	4	23	-	-	-	-	-	-
E.F.M.M.	16	-	4	-	10	2	-	-	-	-	-
E.F.B.	40	2	6	-	28	4	-	-	-	-	-
E.F.S.L.T	9	1	1	-	6	-	1	-	-	-	-
E.F.C.P	11	-	3	-	8	-	-	-	-	-	-
E.F.B.M	55	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
RFFSA (1)	3 580	168	365	62	1 703	176	132	148	261	481	29

NOTA: Dados sujeitos a retificação

(1) Com as imperfeições assinaladas.

VAGÕES EM TRÁFEGO - 1961

ESTRADAS	TOTAL	FECHADOS	PLATAFORMAS	GÔNDOLAS	GAIOLAS	TANQUES	FRIGORÍFICOS	OUTROS	PERTENCENTES A TERCEIROS
E.F.C.B. ...	7 824	2 921	860	3 127	565	10	97	244	-
E.F.L. ...	2 821	1 513	538	99	98	13	3	536	21
E.F.S.J. ...	5 199	2 464	25	1 447	54	-	20	248	941
R.V.P.S.C ..	4 466	2 086	1 586	415	311	18	-	50	-
V.F.R.G.S...	4 867	1 692	815	90	559	305	63	926	417
R.F.N. (1).	2 385	973	137	1 035	106	35	-	99	-
R.M.V. ...	2 807	1 175	401	788	342	17	-	84	-
E.F.N.O.B...	3 027	1 168	412	564	546	9	39	-	289
V.F.F.L.B...	802	400	103	142	23	40	-	-	94
E.F.G. ...	657	439	33	98	81	6	-	-	-
R.V.C. ...	566	186	152	42	50	73	-	8	55
E.F.D.T.C ..	688	71	49	564	4	-	-	-	-
E.F.M.M. ...	118	40	61	10	7	-	-	-	-
E.F.B. ...	113	65	29	14	2	3	-	-	-
E.F.S.L.T...	109	42	33	14	6	2	-	4	8
E.F.C.P. ...	78	34	-	39	5	-	-	-	-
E.F.B.M. ...	322	...	...	...	...	...	...	...	...
RFFSA (2).	36 849	15 269	5 234	8 488	2 759	531	222	2 199	1 825

NOTA: - Dados sujeitos a retificação.

(1) Vagões existentes. (2) Com as imperfeições assinaladas.

FORNECIMENTO DE VAGÕES - 1959/61

ESTRADAS	1959	1960	1961				
	Número total de vagões fornecidos (janeiro a dezembro)			Número médio de vagões fornecidos por semana			
				1º Tri.	2º Tri.	3º Tri.	4º Tri.
E.F.C.B.	229 848	219 745	220 931	3 429	4 099	4 502	4 965
E.F.L.	88 371	84 593	78 387	1 172	1 378	1 658	1 821
E.F.S.J.	186 829	205 242	197 940	3 816	4 029	3 780	3 601
R.V.P.S.C.	106 856	107 617	113 640	1 866	2 145	2 326	2 406
V.F.R.G.S.	64 357	75 183	88 757	1 685	1 937	1 561	1 644
R.F.N.	72 599	72 432	61 560	1 168	1 128	1 002	1 437
R.M.V.	69 754	67 719	67 430	1 100	1 332	1 431	1 325
E.F.N.O.B.	60 253	59 032	57 745	1 119	1 187	1 079	1 057
V.F.F.L.B.	18 507	14 502	13 865	248	272	272	274
E.F.G.	8 435	7 892	9 128	147	180	210	167
R.V.C.	12 533	18 526	17 137	302	295	345	377
E.F.D.T.C.	66 776	68 256	44 793	832	885	875	854
E.F.M.M.	2 456	2 620	(1) 2 696	(1) 674	(1) 665	(1) 677	(1) 684
E.F.B.	3 198	2 755	3 216	64	62	63	58
E.F.S.L.T	6 939	5 659	3 450	54	54	71	87
E.F.C.P.	3 311	2 564	2 094	52	34	33	42
E.F.B.M.	2 587	1 867	2 935	39	58	68	61
RFFSA	1 003 609	1 016 204	985 704	17 767	19 740	19 953	20 860

(1) Dados estimados.

PERCURSO DAS LOCOMOTIVAS - 1961

ESTRADAS	TOTAL GERAL	NATUREZA DA TRAÇÃO							
		Rebocando trens				Manobras, escoteiras etc.			
		Total	A vapor	Diesel	Elétricas	Total	A vapor	Diesel	Elétricas
	Milhares de Km								
E.F.C.B	20 020,4	18 705,9	4 048,1	13 924,2	733,6	1 314,5	1 042,0	187,4	85,1
E.F.L.	10 040,1	7 737,9	4 475,0	3 262,9	-	2 302,2	2 057,9	244,3	-
E.F.S.J.	4 767,2	2 596,5	-	608,8	1 987,7	2 170,7	-	2 067,1	103,6
R.V.P.S.C	12 937,8	8 060,4	2 037,2	5 797,5	225,7	4 877,4	2 681,6	2 109,5	86,3
V.F.R.G.S	12 296,0	8 689,7	4 535,4	4 154,3	-	3 606,3	3 422,9	183,4	-
R.F.N.	5 241,0	4 052,4	1 538,4	2 514,0	-	1 188,6	1 066,2	122,4	-
R.M.V.	11 198,8	8 511,2	5 266,3	2 047,5	1 197,4	2 687,6	2 382,7	148,4	156,5
E.F.N.O.B	8 697,5	5 610,1	612,9	4 997,2	-	3 087,4	1 877,7	1 209,7	-
V.F.F.L.B	3 232,4	2 471,4	880,6	1 090,8	500,0	761,0	522,8	210,5	27,7
E.F.G.	1 230,4	1 230,4	-	1 230,4	-	...	...	...	-
R.V.C.	1 876,4	1 752,9	362,0	1 390,9	-	123,5	56,7	66,8	-
E.F.D.T.C	765,5	686,8	686,8	-	-	78,7	78,7	-	-
E.F.M.M.	188,3	177,5	177,5	-	-	10,8	10,8	-	-
E.F.B.	376,4	293,2	246,7	46,5	-	83,2	72,9	10,3	-
E.F.S.L.T	224,6	202,3	16,0	186,3	-	22,3	10,8	11,5	-
E.F.C.P.	66,7	58,9	58,9	-	-	7,8	7,8	-	-
E.F.B.M.	591,5	318,5	318,5	-	-	273,0	273,0	-	-
RFFSA..	93 751,0	71 156,0	25 260,3	41 251,3	4 644,4	22 595,0	15 564,5	6 571,3	459,2

NOTA: - Dados sujeitos a retificação.

NÚMERO DE TRENS FORMADOS - 1961

ESTRADAS	TOTAL	NATUREZA DOS TRENS		
		PASSAGEIROS	MISTO	CARGA
	UNIDADE			
E.F.C.B.	383 110	329 599	14 036	39 475
E.F.L.	126 472	76 827	22 795	26 850
E.F.S.J.	164 686	130 664	...	(1) 34 022
R.V.P.S.C.	95 198	13 652	15 291	66 255
V.F.R.G.S.	54 947	15 246	4 562	35 139
R.F.N.	53 534	18 412	9 768	25 354
R.M.V.	68 050	9 592	22 846	35 612
E.F.N.O.B.	19 944	5 114	140	14 690
V.F.F.L.B.	34 760	23 263	4 872	6 625
E.F.G	5 705	2 920	-	2 785
R.V.C.	12 511	3 612	2 319	6 580
E.F.D.T.C.	793	160	150	483
E.F.M.M.	731	30	348	353
E.F.B.	3 447	2 355	768	324
E.F.S.L.T.	435	285	103	47
E.F.C.P.	1 265	889	209	167
E.F.B.M.	3 945	1 775	356	1 814
RFFSA	1 029 533	634 395	98 563	296 575

NOTA: Dados sujeitos a retificação
(1) Inclusive trens-mistos.

PERCURSO DOS TRENS - 1961

ESTRADAS	TOTAL	NATUREZA DOS TRENS		
		PASSAGEIRO	MISTO	CARGA
	MILHARES DE KM			
E.F.C.B.	25 749,7	(1) 18 444,1	1 878,5	5 427,1
E.F.L.	7 737,9	4 633,8	1 573,9	1 530,2
E.F.S.J.	6 261,4	(1) 4 818,5	-	1 442,9
R.V.P.S.C.	8 060,4	2 030,6	1 731,6	4 298,2
V.F.R.G.S.	8 689,7	2 519,8	308,7	5 861,2
R.F.N.	4 052,4	1 331,2	1 050,5	1 670,7
R.M.V.	8 511,2	1 198,0	2 621,1	4 692,1
E.F.N. O. B.	5 610,1	1 992,0	15,1	3 603,0
V.F.F.L.B.	2 471,4	1 202,4	396,3	872,7
E.F.G.	1 230,4	712,6	-	517,8
R.V.C.	1 752,9	636,7	191,6	924,6
E.F.D.T.C.	686,8	256,3	54,6	375,9
E.F.M.M.	177,5	10,5	78,1	88,9
E.F.B.	293,2	156,8	83,2	53,2
E.F.S.L.T.	202,3	143,1	36,8	22,4
E.F.C.P.	58,9	12,5	36,9	9,5
E.F.B.M.	318,5	131,7	63,5	123,3
RFFSA	81 864,7	40 230,6	10 120,4	31 513,7

NOTA: - Dados sujeitos a retificação

(1) Inclusive trens-unidades.

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS - 1961

ESTRADAS	PASSAGEIROS			PASSAGEIROS KM		
	Total	Interior	Subúrbio	Total	Interior	Subúrbio
	Milhares					
E.F.C.B. .	258 752	18 213	240 539	8 297 638	1 803 091	6 494 547
E.F.L. ...	37 285	10 561	26 724	827 881	560 641	267 240
E.F.S.J. .	61 559	10 382	51 177	2 102 113	412 935	1 689 178
R.V.P.S.C.	3 670	3 482	188	351 115	347 647	3 468
V.F.R.G.S.	4 054	3 424	630	434 353	425 003	9 350
R.F.N. ...	16 333	6 583	9 750	446 185	333 632	112 553
R.M.V. ...	5 340	4 424	916	358 386	331 833	26 553
E.F.N.O.B.	2 421	2 421	-	269 227	269 227	-
V.F.F.L.B.	4 033	1 519	2 514	304 368	250 302	54 066
E.F.G. ...	538	538	-	67 223	67 223	-
R.V.C. ...	1 517	1 172	345	334 677	325 704	8 973
E.F.D.T.C.	559	559	-	19 565	19 565	-
E.F.M.M. .	63	63	-	13 651	13 651	-
E.F.B. ...	394	180	214	14 808	9 885	4 923
E.F.S.L.T.	201	201	-	24 452	24 452	-
E.F.C.P. .	120	50	70	4 154	3 180	974
E.F.B.M. .	225	225	-	19 628	19 628	-
RFFSA.	397 064	63 997	333 067	13 889 424	5 217 599	8 671 825

NOTA: - Dados sujeitos a retificação.

BAGAGENS, ENCOMENDAS, ANIMAIS E MERCADORIAS - 1961

ESTRADAS	BAGAGENS E ENCOMENDAS		ANIMAIS		MERCADORIAS	
	Toneladas	Toneladas km	Toneladas	Toneladas km	Toneladas	Toneladas km
	Milhares					
E.F.C.B.	84,2	15 655,4	192,0	100 816,8	5 994,5	2 535 667,2
E.F.L.	81,5	12 712,9	36,0	11 033,5	1 702,0	324 422,0
E.F.S.J.	42,9	2 511,1	188,1	9 417,7	6 563,9	402 583,0
R.V.P.S.C. ...	82,1	17 865,1	41,9	25 767,7	2 627,8	1 030 657,7
V.F.R.G.S.....	38,2	9 680,4	140,3	64 101,2	1 709,4	849 911,3
R.F.N.	51,8	7 461,0	43,1	9 667,5	2 294,6	246 118,0
R.M.V.	22,9	5 940,3	22,5	7 711,9	1 120,9	326 075,6
E.F.N.O.B. ...	23,4	9 965,1	205,8	90 206,4	856,4	570 698,3
V.F.F.L.B. ...	29,4	4 876,4	9,9	2 207,1	244,3	67 375,8
E.F.G.	3,4	716,7	14,8	4 287,6	150,0	51 649,5
R.V.C.	17,8	2 192,9	15,0	6 631,7	250,2	110 208,0
E.F.D.T.C.	3,0	129,5	0,2	8,9	2 412,3	134 658,9
E.F.M.M.	0,9	154,5	1,7	551,8	43,3	14 722,3
E.F.B.	1,8	131,4	0,1	4,8	9,7	1 032,3
E.F.S.L.T.	2,9	444,2	2,8	809,0	23,9	6 669,1
E.F.C.P........	0,9	63,1	1,6	171,1	20,8	1 727,3
E.F.B.M.	6,3	762,0	0,5	59,3	20,6	3 953,1
RFFSA	493,4	91 262,0	916,3	333 454,0	26 044,6	6 678 129,4

NOTA: Dados sujeitos a retificação.

TONELADAS QUILÔMETRO BRUTAS REBOCADAS - 1961

ESTRADAS	TOTAL	NATUREZA DA TRAÇÃO		
		A Vapor	Diesel	Elétricas
	Milhares			
E.F.C.B.	10 523 264	695 328	8 691 679	(1) 1 136 257
L.F.L.	1 345 896	471 572	874 324	-
E.F.S.J.	1 833 223	-	226 146	1 657 077
R.V.P.S.C.	2 720 125	429 523	2 243 942	46 660
V.F.R.G.S.	2 655 361	939 061	1 716 300	-
R.F.N.	767 719	172 890	594 829	-
R.M.V.	1 237 573	359 086	667 367	211 120
E.F.N.O.B.	2 464 911	137 171	2 327 740	-
V.F.F.L.B.	398 488	109 540	221 595	67 353
E.F.G.	278 083	-	278 083	-
R.V.C.	331 747	46 105	285 642	-
E.F.D.T.C.	276 491	276 491	-	-
E.F.M.M.	28 684	28 684	-	-
E.F.B.	20 543	16 962	3 581	-
E.F.S.L.T.	36 374	359	36 015	-
E.F.C.P.	5 586	5 586	-	-
E.F.B.M.	48 187	...	...	-
RFFSA	25 022 255	3 688 358	(2) 18 167 243	3 118 467

NOTA: - Dados sujeitos a retificação.

(1) Exclusive trens unidades. (2) Com as imperfeições assinaladas.

PERCURSO MÉDIO - 1961

ESTRADAS	PASSAGEIROS		BAGAGENS E ENCOMENDAS	ANIMAIS	MERCADORIAS
	Interior	Subúrbio			
	Km				
E.F.C.B.	99	27	186	525	423
E.F.L.	53	10	156	306	190
E.F.S.J.	40	33	59	50	61
R.V.P.S.C.	100	18	218	615	392
V.F.R.G.S.	124	15	253	457	497
R.F.N.	51	12	144	224	107
R.M.V.	75	29	259	343	291
E.F.N.O.B.	111	-	426	438	666
V.F.F.L.B.	165	22	166	223	276
E.F.G.	125	-	211	290	344
R.V.C.	278	26	123	442	440
E.F.D.T.C.	35	-	43	45	56
E.F.M.M.	217	-	172	325	340
E.F.B.	29	23	94	48	106
E.F.S.L.T.	122	-	153	290	279
E.F.C.P.	64	14	70	107	83
E.F.B.M.	87	-	121	119	192
RFFSA	81	26	182	364	256

NOTA: - Dados sujeitos a retificação.

UNIDADES DE TRÁFEGO - 1938/61

ESTRADAS	MILHÕES DE UNIDADES DE TRÁFEGO					
	1938	1948	1958	1959	1960	(1)1961
E.F.C.B.	4 117	6 075	9 595	10 289	10 965	10 950
E.F.L.	781	876	1 110	1 147	1 143	1 176
E.F.S.J.	834	943	2 136	2 348	2 259	2 517
R.V.P.S.C........	640	985	1 183	1 471	1 562	1 425
V.F.R.G.S........	878	1 106	1 181	1 147	1 080	1 382
R.F.N.	284	472	750	763	781	710
R.M.V.	424	446	654	784	708	698
E.F.N.O.B.	271	454	861	870	869	940
V.F.F.L.B.	173	267	504	553	377	397
E.F.G............	43	67	110	198	166	124
R.V.C.	129	165	409	428	559	454
E.F.D.T.C........	24	123	180	185	156	154
E.F.M.M.	6	5	14	13	17	29
E.F.B.	22	16	22	21	16	18
E.F.S.L.T.........	18	30	63	63	30	32
E.F.C.P.	5	5	8	9	5	6
E.F.B.M...........	21	32	39	36	25	24
R.F.F.S.A......	8 675	12 067	18 819	20 325	20 718	21 036

(1) - Dados sujeitos a retificação

DENSIDADE MÉDIA DE TRÁFEGO - 1961

ESTRADAS	MILHARES DE T KM ÚTEIS POR KM DE LINHA				
	Total	Passageiros	Mercadorias	Bagagens e Encomendas	Animais
E.F.C.B.	941	178	730	5	29
E.F.L.	127	21	98	4	3
E.F.S.J.	4 100	1 118	2 896	18	68
R.V.P.S.C.	406	12	379	7	9
V.F.R.G.S.	258	10	228	3	17
R.F.N.	105	13	86	3	3
R.M.V.	96	8	84	2	2
E.F.N.O.B.	394	14	324	6	51
V.F.F.L.B.	40	10	26	2	1
E.F.G.	131	13	108	2	9
R.V.C.	101	20	75	1	5
E.F.D.T.C.	517	7	510	0	0
E.F.M.M.	45	3	40	0	2
E.F.B.	13	4	3	6	0
E.F.S.L.T.	20	4	13	1	2
E.F.C.P.	12	2	9	0	1
E.F.B.M.	11	3	7	1	0
RFFSA	276	38	234	3	12

NOTA: - Dados sujeitos a retificação.

CONSUMO DE COMBUSTÍVEL E ENERGIA ELÉTRICA - 1961

ESTRADAS	LENHA	CARVÃO	ÓLEO DIESEL	ÓLEO COMBUSTÍVEL	ENERGIA ELETRICA.
	TONELADAS				Kwh
E.F.C.B.	764	124 122	49 151	40 697	297 162 656
E.F.L.	125 632	47 492	11 030	32 655	-
E.F.S.J.	-	-	3 814	20 276	61 171 968
R.V.P.S.C.	293 776	26 611	25 177	-	2 454 240
V.F.R.G.S	46 261	46 203	13 352	111 629	-
R.F.N.	102 453	-	14 635	35 947	-
R.M.V.	56 585	10.700	8 795	54 170	11 645 769
E.F.N.O.B	222 524	-	15 524	-	-
V.F.F.L.B.	91 898	-	3 592	16 111	3 271 000
E.F.G	2 821	-	3 806	3 302	-
R.V.C.	72 729	-	3 718	-	-
E.F.D.T.C.	489	30 748	-	-	-
E.F.M.M.	20 118	-	-	-	-
E.F.B.	27 646	110	42	-	-
E.F.S.L.T	12 124	-	369	-	-
E.F.C.P.	6 639	-	-	-	-
E.F.B.M.	63 764	164	46	62	-
RFFSA	1 146 223	286 150	153 051	314 849	375 705 633

NOTA: Dados sujeitos a retificação.

PESSOAL EMPREGADO - 1958/1961

ESTRADAS	ANOS	EMPREGADOS				ESTRADAS	ANOS	EMPREGADOS			
		No início do período	Admitidos	Desligados	No fim do período			No início do período	Admitidos	Desligados	No fim do período
EFCB .	1958	48 017	981	2 014	46 984	EFG .	1958	2 692	–	88	2 604
	1959	46 984	1 516	3 084	45 416		1959	2 604	18	108	2 514
	1960	45 416	2 295	1 634	46 077		1960	2 514	167	421	2 260
	1961	46 077	1 485	1 032	46 530		1961	2 260	161	148	2 273
EFL ..	1958	15 646	622	736	15 532	RVC..	1958	4 548	168	336	4 380
	1959	15 532	1 970	435	17 067		1959	4 380	65	253	4 192
	1960	17 067	771	335	17 503		1960	4 192	68	247	4 013
	1961	17 503	200	190	17 513		1961	4 013	57	258	3 812
EFSJ..	1958	8 196	61	399	7 858	EFDTC	1958	1 429	233	89	1 573
	1959	7 858	126	229	7 755		1959	1 573	7	119	1 461
	1960	7 755	107	204	7 658		1960	1 461	19	146	1 334
	1961	7 658	38	77	7 619		1961	1 334	3	17	1 320
VFRGS.	1958	15 950	...	...	15 696	EFMM.	1958	781	9	23	767
	1959	15 696	85	440	15 341		1959	767	12	58	721
	1960	15 341	938	672	15 607		1960	721	147	37	831
	1961	15 607	295	423	15 479		1961	831	2	16	817
RVPSC.	1958	12 634	...	...	12 336	EFB .	1958	833	23	55	801
	1959	12 336	330	628	12 038		1959	801	320	279	842
	1960	12 038	378	661	11 755		1960	842	489	772	559
	1961	11 755	144	160	11 739		1961	559	88	26	621
RFN.	1958	11 801	...	...	12 320	EFSLT	1958	2 231	626	1 121	1 736
	1959	12 320	2 660	2 094	12 886		1959	1 736	7	106	1 637
	1960	12 886	3 574	3 435	13 025		1960	1 637	19	87	1 569
	1961	13 025	725	1 426	12 324		1961	1 569	19	46	1 542
RMV.	1958	12 718	135	790	12 063	EFCP.	1958	920	15	101	834
	1959	12 063	164	584	11 643		1959	834	5	135	704
	1960	11 643	522	806	11 359		1960	704	1	37	668
	1961	11 359	540	397	11 502		1961	668	–	4	664
EFNOB.	1958	8 256	562	479	8 339	EFBM.	1958	2 012	17	111	1 918
	1959	8 339	248	337	8 250		1959	1 918	9	87	1 840
	1960	8 250	356	258	8 348		1960	1 840	–	21	1 819
	1961	8 348	30	332	8 046		1961	1 819	–	24	1 795
VFFLB	1958	8 233	557	674	8 116	RFFSA.	1958	156 897	...	...	153 857
	1959	8 116	137	311	7 942		1959	153 857	7 679	9 287	152 249
	1960	7 942	227	338	7 831		1960	152 249	10 078	10 111	152 216
	1961	7 831	12	297	7 546		1961	152 216	3 799	4 873	151 142

NOTA: – Os dados relativos ao fim do período de 1961 referem-se a 30-VI.

TRABALHO REALIZADO POR LOCOMOTIVA ANO - 1961

ESTRADAS	NATUREZA DA TRAÇÃO		
	Milhões de t km brutas por locomotiva ano		
	A vapor	Diesel	Elétrica
E.F.C.B.	2,43	39,33	40,58
E.F.L.	2,08	18,22	-
E.F.S.J.	-	4,19	103,57
R.V.P.S.C.	2,53	17,81	7,78
V.F.R.G.S.	3,85	33,01	-
R.F.N.	2,19	18,6	-
R.M.V.	1,68	16,68	7,04
E.F.N.O.B.	1,65	40,13	-
V.F.F.L.B.	1,63	5,28	5,18
E.F.G.	-	19,86	-
R.V.C.	1,71	13,60	-
E.F.D.T.C.	9,53	-	-
E.F.M.M.	4,10	-	-
E.F.B.	1,21	1,80	-
E.F.S.L.T.	0,29	12,01	-
E.F.C.P.	1,86	-	-
E.F.B.M.	...	...	-
R.F.F.S.A. (1)	2,39	25,48	33,53

NOTA - Dados sujeitos a retificação
(1) Com as imperfeições assinaladas.

TRABALHO REALIZADO POR CARRO ANO - 1938/61

ESTRADAS	MILHÕES DE PASSAGEIROS KM POR CARRO ANO					
	1938	1948	1958	1959	1960	1961 (1)
E.F.C.B.	2,17	5,16	4,97	6,14	6,28	6,94
E.F.L.	1,12	1,19	1,85	1,82	1,63	2,00
E.F.S.J.	2,04	1,73	6,50	7,44	7,77	8,41
R.V.P.S.C.	1,05	1,10	1,54	1,63	1,42	1,44
V.F.R.G.S.	1,02	1,21	1,34	1,43	1,36	1,28
R.F.N.	0,67	1,18	1,78	1,71	1,82	2,51
R.M.V.	1,71	0,65	0,93	1,12	0,89	1,10
E.F.N.O.B.	0,97	1,28	1,82	1,52	1,41	1,42
V.F.F.L.B.	0,65	0,78	1,62	1,70	1,23	2,32
E.F.G.	1,41	0,97	1,27	1,96	1,69	1,22
R.V.C.	0,76	0,64	3,08	2,79	3,41	4,93
E.F.D.T.C.	0,34	0,50	1,26	1,23	0,56	0,63
E.F.M.M.	0,10	0,10	0,54	0,36	0,41	0,88
E.F.B.	0,52	0,47	0,49	0,46	0,34	0,38
E.F.S.L.T.	0,73	0,59	1,96	2,32	1,05	2,67
E.F.C.P.	0,54	0,34	0,55	0,55	0,36	0,36
E.F.B.M.	0,47	0,46	0,69	0,53	0,36	0,36
RFFSA	1,43	2,16	3,05	3,33	3,32	3,89

NOTA: - Inclusive tráfego do subúrbio

(1) - Dados sujeitos a retificação

TRABALHO REALIZADO POR VAGÃO ANO - 1938/61

ESTRADAS	MILHARES DE TONELADAS KM ÚTEIS POR VAGÃO ANO					
	1938	1948	1958	1959	1960	1961 (1)
E.F.C.B.	213,90	214,57	347,65	378,21	375,81	338,97
E.F.L.	92,74	94,89	116,71	107,12	108,63	123,42
E.F.S.J.	89,87	74,21	93,59	90,12	80,95	79,73
R.V.P.S.C........	163,88	168,87	180,11	208,99	240,64	240,55
V.F.R.G.S........	177,19	281,26	156,90	138,78	133,65	189,79
R.F.N.	59,63	87,11	116,83	113,69	112,45	110,38
R.M.V.	116,88	92,55	88,36	144,43	149,91	121,03
E.F.N.O.B	153,38	125,56	205,78	212,32	216,42	221,63
V.F.F.L.B........	63,94	57,84	105,94	111,24	66,94	92,84
E.F.G.	151,86	118,89	92,67	191,97	144,23	86,23
R.V.C.	77,96	100,38	133,80	110,22	152,87	210,31
E.F.D.T.C	89,77	125,53	183,99	171,20	116,30	195,93
E.F.M.M	26,88	16,55	48,95	55,94	69,23	130,75
E.F.B.	37,32	14,27	15,63	18,18	12,78	24,31
E.F.S.L.T	112,23	79,99	69,54	60,31	35,57	25,20
E.F.C.P	20,12	26,53	19,00	34,00	15,24	25,15
E.F.B.M	17,53	19,76	24,22	20,50	14,91	14,83
RFFSA	144,61	148,77	187,38	195,85	197,38	192,80

(1) Dados sujeitos a retificação

ROTAÇÃO MÉDIA DOS VAGÕES - 1961

ESTRADAS	VAGÕES EM TRÁFEGO	VAGÕES FORNECIDOS	ROTAÇÃO MÉDIA (dias)
E.F.C.B.	7 824	220 931	13
E.F.L.	2 804	78 387	13
E.F.S.J.	4 258	197 940	8
R.V.P.S.C.	4 466	113 640	14
V.F.R.G.S.	4 450	88 757	18
R.F.N.	1 355	61 560	8
R.M.V.	2 807	67 430	15
E.F.N.O.B.	2 738	57 745	17
V.F.F.L.B.	708	13 865	19
E.F.G.	657	9 128	26
R.V.C.	501	17 137	11
E.F.D.T.C.	690	44 793	6
E.F.M.M.	118	(1) 2 696	16
E.F.B.	113	3 216	13
E.F.S.L.T.	108	3 450	11
E.F.C.P.	78	2 094	14
E.F.B.M.	322	2 935	40
RFFSA	33 997	985 704	13

(1) Dados estimados

RECEITAS MÉDIAS - 1961

ESTRADAS	Do passageiro km	De bagagens e encomendas km	De animais km	De mercadorias km
	Cr$			
E.F.C.B	0,18	6,27	3,22	1,28
E.F.L.	0,49	3,66	3,63	1,69
E.F.S.J.	0,36	13,47	6,02	3,86
R.V.P.S.C.	0,74	1,88	1,52	1,45
V.F.R.G.S.	0,48	3,34	0,66	0,87
R.F.N.	0,57	5,07	2,33	2,03
R.M.V.	0,48	5,01	3,92	2,13
E.F.N.O.B.	0,77	5,08	2,57	1,42
V.F.F.L.B.	0,50	4,31	4,34	1,51
E.F.G.	0,85	3,90	2,26	1,55
R.V.C.	0,24	7,63	1,81	1,46
E.F.D.T.C.	0,75	10,24	6,11	3,64
E.F.M.M.	0,42	2,59	1,74	1,46
E.F.B.	0,70	4,37	2,00	3,26
E.F.S.L.T.	0,59	6,65	1,79	2,54
E.F.C.P.	0,54	3,95	2,39	1,44
E.F.B.M.	0,89	6,73	5,12	2,12
RFFSA	0,28	4,22	2,35	1,47

Nota: - Dados sujeitos a retificação.

RECEITA DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO - 1960/61

DISCRIMINAÇÃO SEGUNDO AS ESTRADAS E OS GRUPOS ESPECÍFICOS DA RECEITA

ESTRADAS		RECEITA (Cr$ 1 000)			
		Dos Transportes	Complementar dos Transportes	Acessória dos Transportes	Total
E.F.C.B.	60	4 350 677	66 771	84 138	4 501 586
	61	5 648 403	105 796	104 507	5 858 706
E.F.L.	60	805 331	7 554	4 230	817 115
	61	1 259 974	9 000	15 023	1 283 997
E.F.S.J.	60	1 670 169	456 247	91 997	2 218 413
	61	2 659 470	926 231	71 915	3 657 616
R.V.P.S.C.	60	1 587 150	77 888	47 413	1 712 451
	61	2 296 247	145 160	69 306	2 510 713
R.F.N.	60	622 542	5 174	4 658	632 374
	61	1 000 476	5 292	8 016	1 013 784
R.M.V.	60	740 911	8 851	21 471	771 233
	61	1 087 330	15 642	28 172	1 131 144
E.F.N.O.B.	60	950 076	1 348	14 416	965 840
	61	1 545 574	2 162	32 775	1 580 511
V.F.F.L.B.	60	251 909	784	3 734	256 427
	61	425 134	1 157	7 656	433 947
E.F.G.	60	174 401	19 827	8 750	202 978
	61	180 390	27 426	13 144	220 960
R.V.C.	60	194 687	953	3 023	198 663
	61	330 888	6 309	8 614	345 811
E.F.D.T.C.	60	205 232	70	363	205 665
	61	558 467	101	1 029	559 597
E.F.M.M.	60	25 714	322	45	26 081
	61	46 507	1 546	664	48 717
E.F.B.	60	8 994	1	1 960	10 955
	61	17 769	0	5 344	23 113
E.F.S.L.T.	60	24 428	95	222	24 745
	61	39 290	110	692	40 092
E.F.C.P.	60	3 886	152	101	4 139
	61	6 708	176	132	7 016
E.F.B.M.	60	17 639	172	1 247	19 058
	61	37 795	461	4 705	42 961
RFFSA	60	11 633 746	646 209	287 768	12 567 723
	61	17 140 422	1 246 569	371 694	18 758 685
	Dif	+ 5 506 675	+ 600 361	+ 83 926	+ 6 190 962
	%	+ 47,3	+ 92,9	+ 29,2	+ 49,3

NOTA: Exclusive a V.F.R.G.S.

DISCRIMINAÇÃO SEGUNDO AS CONTAS DA PADRONIZAÇÃO - 1960/61

CONTAS DA PADRONIZAÇÃO	RECEITA (Cr$ 1 000)			
	1 9 6 0	1 9 6 1	Diferença	
			Absoluta	%
1 - Receita dos transportes				
2 000 - Passageiros	2 719 169	3 942 060	+ 1 222 891	+ 44,97
2 001 - Bagagens	7 811	10 365	+ 2 554	+ 28,86
2 002 - Encomendas	254 096	374 690	+ 120 594	+ 47,45
2 003 - Animais em trens de passageiros	6 996	8 889	+ 1 893	+ 27,06
2 004 - Animais em trens de carga	344 032	776 287	+ 432 255	+ 125,64
2 005 - Mercadorias	6 860 108	9 794 498	+ 2 934 390	+ 42,77
2 006 - Mercadorias depositadas a entregar	39 455	106 508	+ 67 053	+ 169,95
2 007 - Manobras de carros e vagões	14 489	23 891	+ 9 402	+ 64,89
2 008 - Percurso e estadia de carros e vagões	33 091	49 428	+ 16 337	+ 49,36
2 009 - Taxas diversas dos transportes	338 927	555 354	+ 216 427	+ 63,85
2 019 - Receita dos transp. diversos				
1 - Diversos	24 789	33 388	+ 8 599	+ 34,69
2 - Taxa de renovação patrimonial	990 783	1 465 064	+ 474 281	+ 47,86
TOTAL	11 633 746	17 140 422	+ 5 506 676	+ 47,33
2 - Receita complementar dos transportes				
2 020 - ingressos	5 710	8 244	+ 2 534	+ 44,36
2 021 - Aluguel ou receita de carros - restaurantes	2 561	2 665	+ 104	+ 4,03
2 022 - Armazenagens	48 098	65 073	+ 16 975	+ 35,29
2 023 - Comissão sôbre cobrança p/terceiros	3 235	3 682	+ 447	+ 13,82
2 024 - Recebimento e entrega à domicilio	4 819	8 737	+ 3 918	+ 81,32
2 025 - Receita dos transportes auxiliares em estrada de rodagem	-	12 674	+ 12 674	+ 100,00
2 026 - Receita dos transportes rodoviarios	243 475	386 069	+ 142 594	+ 58,56
2 029 - Receita dos transportes p/oleoduto	302 501	699 837	+ 397 336	+ 131,35
2 039 - Receitas complem. diversas	35 810	59 588	+ 23 778	+ 66,40
TOTAL	646 209	1 246 569	+ 600 360	+ 92,90
3 - Receita acessória dos transportes				
2 040 - Rádio, teleg. e telefone	12 461	21 292	+ 8 831	+ 70,86
2 041 - Concessões e autoriz.diversas.	28 335	34 222	+ 5 887	+ 20,77
2 042 - Venda de materiais inserviveis	128 745	130 821	+ 2 076	+ 1,61
2 043 - Fornecimento de agua	1 573	3 331	+ 1 759	+ 111,86
2 044 - Fornecimento de energ.eletrica	4 095	5 045	+ 950	+ 23,20
2 045 - Aluguéis de proprios	33 753	39 364	+ 5 611	+ 16,62
2 099 - Receitas acessórias diversas	78 806	137 619	+ 58 813	+ 74,63
TOTAL	287 768	371 694	+ 83 926	+ 29,16
TOTAL GERAL DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO	12 567 723	18 758 685	+ 6 190 962	+ 49,26

NOTA: - Exclusive V.F.R.G.S.

ESTRADAS		RECEITA (Cr$ 1 000)	DESPESA		DEFICIT	
			(Cr$ 1 000)	% em relação a receita	(Cr$ 1 000)	% em relação a receita
E.F.C.B.	60	4 501 586	9 643 626	214,2	5 142 040	114,2
	61	5 858 707	16 935 238	289,1	11 076 531	189,1
E.F.L.	60	817 115	4 895 656	599,1	4 078 541	499,1
	61	1 283 997	7 429 096	578,6	6 145 098	478,6
E.F.S.J.	60	2 218 413	2 652 774	119,6	434 361	19,6
	61	3 657 616	4 129 342	112,9	471 726	12,9
R.V.P.S.C.	60	1 712 451	2 585 689	151,0	873 238	51,0
	61	2 510 714	4 601 815	183,3	2 091 101	83,3
R.F.N.	60	632 374	1 989 021	314,5	1 356 647	214,5
	61	1 013 785	3 983 356	392,9	2 969 571	292,9
R.M.V.	60	771 233	2 494 124	323,4	1 722 891	223,4
	61	1 131 143	4 015 113	355,0	2 883 970	255,0
E.F.N.O.B.	60	965 840	1 806 675	187,1	840 835	87,1
	61	1 580 511	2 821 810	178,5	1 241 299	78,5
V.F.F.L.B.	60	256 427	1 188 241	463,4	931 814	363,4
	61	433 948	2 306 562	531,5	1 872 614	431,5
E.F.G.	60	202 978	450 523	222,0	247 545	122,0
	61	220 960	686 366	310,6	465 407	210,6
R.V.C.	60	198 663	589 935	297,0	391 272	197,0
	61	345 810	1 248 248	361,0	902 438	261,0
E.F.D.T.C.	60	205 665	351 771	171,0	146 106	71,0
	61	559 597	565 792	101,1	6 196	1,1
E.F.M.M.	60	26 081	155 352	595,7	129 271	495,7
	61	48 717	270 660	555,7	221 943	455,6
E.F.B.	60	10 955	133 394	1 217,7	122 439	1 117,7
	61	23 113	254 920	1 216,9	231 807	1 002,9
E.F.S.L.T.	60	24 745	246 085	994,5	221 340	894,5
	61	40 092	480 113	1 197,5	440 021	1 098,0
E.F.C.P.	60	4 139	88 301	2 133,4	84 162	2 033,4
	61	7 016	195 483	2 786,2	188 467	2 686,2
E.F.B.M.	60	19 058	226 066	1 186,2	207 008	1 086,2
	61	42 961	436 505	1 016,0	393 544	916,0
Total das Estradas	60	12 567 723	29 497 233	234,7	16 929 510	134,7
	61	18 758 685	50 360 420	268,5	31 601 735	168,5
	Dif.	+ 6 190 962	+20 863 187	337,0	+14 672 225	237,0
	%	49,3	70,7	-	86,7	-
RFFSA (Adm.Central)	60	-	338 919	-	338 919	-
	61	-	409 452	-	409 452	-
TOTAL GERAL ..	60	12 567 723	29 836 152	237,4	17 268 429	137,4
	61	18 758 685	50 769 872	270,6	32 011 187	170,6
	Dif.	+ 6 190 962	20 933 720	338,1	14 742 758	238,1
	%	49,3	70,2	-	85,4	-

NOTA: - Exclusive a VFRGS.

DISCRIMINAÇÃO SEGUNDO AS CONTAS

DA PADRONIZAÇÃO

DISCRIMINAÇÃO		DESPESA (₢ 1 000)			
		Pessoal	Material	Diversos	Total
Conservação da Via Permanente, Edifícios e Instalações......	60	4 861 995	1 645 087	362 625	6 869 707
	61	8 884 880	1 891 112	559 673	11 335 665
Manutenção do Equipamento dos Transportes...............	60	3 264 356	1 589 239	1 631 855	6 485 450
	61	6 323 680	1 888 147	2 249 900	10 461 727
Custeio do Deptº Comercial...	60	67 450	1 853	10 550	79 853
	61	109 214	2 695	9 639	121 548
Custeio do Tráfego, Movimento e Tração..................	60	7 867 620	3 631 656	605 472	12 104 748
	61	15 478 262	4 960 300	833 712	21 272 274
Custeio da Adm. Central......	60	2 463 020	133 565	1 360 890	3 957 475
	61	4 114 011	172 964	2 882 231	7 169 206
Total das Estradas...........	60	18 524 441	7 001 401	3 971 391	29 497 233
	61	34 910 047	8 915 218	6 535 155	50 360 420
	Dif.	+ 16 385 606	+ 1 913 817	+2 563 764	+20 863 187
	%	+ 88,4	+ 27,3	+ 64,6	+ 70,7
RFFSA (Administração Central)	60	210 566	15 535	112 818	338 919
	61	294 421	14 952	100 079	409 452
TOTAL GERAL...............	60	18 735 007	7 016 936	4 084 209	29 836 152
	61	35 204 468	8 930 170	6 635 234	50 769 872
	Dif.	+ 16 469 461	+1 913 234	+2 551 025	+20 933 720
	%	+ 87,9	+ 27,3	+ 62,5	+ 70,2

Nota: - Exclusive a V.F.R.G.S.

DESPESA DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO - 1960/61

DISCRIMINAÇÃO SEGUNDO AS ESTRADAS E GRUPOS ESPECÍFICOS DA DESPESA

ESTRADAS		MILHARES DE CRUZEIROS					
		Conservação da Via Permanente e Instalação	Manutenção do Equipamento dos Transportes	Custeio do Deptº Comercial	Custeio do Tráfego, Movimento e Tração	Custeio da Administração Central	Total
E.F.C.B.	60	2 467 617	2 399 743	17 351	3 494 287	1 264 628	9 643 626
	61	3 923 302	3 795 289	15 696	6 775 997	2 424 955	16 935 238
E.F.L.	60	1 256 810	978 610	8 887	1 834 009	817 340	4 895 656
	61	1 706 573	1 439 036	9 132	2 954 690	1 319 665	7 429 096
E.F.S.J.	60	389 343	529 746	19 381	1 405 453	308 851	2 652 774
	61	659 359	832 522	31 427	2 179 851	426 182	4 129 342
R.V.P.S.C........	60	553 625	667 654	11 884	1 118 999	233 527	2 585 689
	61	1 055 905	932 984	21 136	2 133 341	458 449	4 601 815
R.F.N.	60	471 180	450 636	4 690	810 522	251 993	1 989 021
	61	912 867	781 210	8 534	1 724 054	556 690	3 983 356
R.M.V.	60	532 890	276 562	11 949	1 282 972	389 751	2 494 124
	61	919 232	528 632	18 325	1 942 149	606 775	4 015 113
E.F.N.O.B........	60	341 943	409 079	-	847 097	208 556	1 806 675
	61	538 427	623 022	2 909	1 230 456	426 995	2 821 810
V.F.F.L.B.	60	340 004	225 692	5 711	492 305	124 529	1 188 241
	61	657 303	476 128	5 577	898 337	269 217	2 306 562
E.F.G.	60	97 914	78 895	-	196 848	76 866	450 523
	61	150 450	128 958	-	279 731	127 228	686 366
R.V.C............	60	110 258	177 610	-	219 231	82 836	589 935
	61	240 533	370 226	-	461 120	176 369	1 248 248
E.F.D.T.C........	60	72 196	97 435	-	148 296	33 844	351 771
	61	109 055	174 191	-	226 149	56 398	565 793
E.F.M.M.	60	47 806	28 698	-	41 102	37 746	155 352
	61	81 757	49 169	-	76 357	63 376	270 660
E.F.B............	60	27 171	48 943	-	41 640	21 640	133 394
	61	54 545	79 352	-	76 640	44 383	254 920
E.F.S.L.T........	60	73 392	56 651	-	69 624	46 418	246 085
	61	155 213	106 692	-	121 081	97 127	480 113
E.F.C.P..........	60	22 475	20 172	2	21 902	23 752	88 301
	61	47 822	47 741	-	53 340	46 579	195 483
E.F.B.M..........	60	65 083	45 324	-	80 461	35 198	226 066
	61	123 322	96 576	8 812	138 979	68 817	436 505
Total das Estradas	60	6 869 707	6 485 450	79 853	12 104 748	3 957 475	29 497 233
	61	11 335 665	10 461 727	121 548	21 272 273	7 169 206	50 360 420
	Dif	+4 465 958	+3 976 277	+ 41 695	+9 167 525	+3 211 731	+20 863 187
	%	+ 65,0	+ 61,3	+ 52,2	+ 75,7	+ 81,2	+ 70,7
RFFSA(Adm.Central)	60	-	-	-	-	338 919	338 919
	61	-	-	-	-	409 452	409 452
TOTAL GERAL ..	60	6 869 707	6 485 450	79 853	12 104 748	4 296 394	29 836 152
	61	11 335 665	10 461 727	121 548	21 272 273	7 578 658	50 769 872
	Dif	+4 465 958	+3 976 277	+ 41 695	+9 167 525	+3 282 264	+20 933 720
	%	+ 65,0	+ 61,3	+ 52,2	+ 75,7	+ 76,4	+ 70,2

NOTA: Exclusive a V.F.R.G.S.

COMPARAÇÃO ORÇAMENTÁRIA - 1960/62

RECEITA DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO

ESTRADAS	1960 REALIZADA	1961				1962	
		Orçada	Realizada	Variação %		Orçada	Variação % em relação a realizada -1961
				Em relação a orçada	Em relação a 1960		
E.F.C.B. ...	4 501 586	4 906 700	5 858 706	+ 19,4	+ 30,1	7 717 800	+ 31,7
E.F.L.	817 115	899 439	1 283 997	+ 42,8	+ 57,1	1 573 671	+ 22,6
E.F.S.J ...	2 218 413	2 324 236	3 657 616	+ 57,4	+ 64,9	4 050 900	+ 10,8
R.V.P.S.C..	1 712 451	1 845 003	2 510 713	+ 36,1	+ 46,6	2 733 317	+ 8,9
R.F.N.	632 374	622 546	1 013 784	+ 62,3	+ 60,3	897 230	- 11,5
R.M.V	771 233	1 253 000	1 131 144	- 9,7	+ 46,7	1 625 630	+ 43,7
E.F.N.O.B..	965 840	1 323 945	1 580 511	+ 19,4	+ 63,6	1 673 086	+ 5,9
V.F.F.L.B..	256 427	330 040	433 947	+ 31,5	+ 69,2	500 034	+ 15,2
E.F.G	202 978	202 192	220 960	+ 9,3	+ 8,9	301 589	+ 36,5
R.V.C.	198 663	220 924	345 811	+ 56,5	+ 74,1	604 130	+ 74,7
E.F.D.T.C..	205 665	199 156	559 597	+ 181,0	+ 172,1	556 741	- 0,5
E.F.M.M....	26 081	29 318	48 717	+ 66,2	+ 86,8	58 693	+ 20,5
E.F.B.	10 955	13 664	23 113	+ 69,2	+ 111,0	20 285	- 12,2
E.F.S.L.T .	24 745	32 164	40 092	+ 24,6	+ 62,0	45 616	+ 13,8
E.F.C.P....	4 139	4 758	7 016	+ 47,5	+ 69,5	12 588	+ 79,4
E.F.B.M ...	19 058	39 222	42 961	+ 9,5	+ 112,4	60 294	+ 40,3
RFFSA	12 567 723	14 246 307	18 758 685	+ 31,7	+ 49,3	22 431 604	+ 19,6

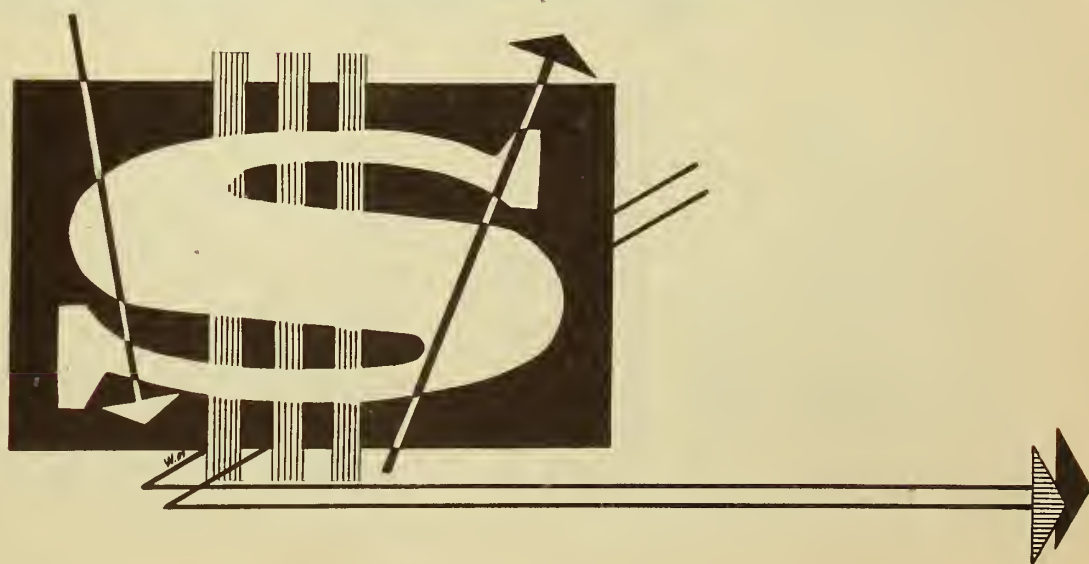
NOTA: - Exclusive V.F.R.G.S.

DESPESA DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO - 1960/62

ESTRADAS	1960 REALIZADA	1961				1962	
		Fixada	Realizada	Variação %		Fixada	Variação % em relação a realizada em 1961.
				Em relação a fixada	Em relação a 1960		
E.F.C.B ...	9 643 626	10 799 404	16 935 238	56,8	75,6	22 371 582	+ 32,1
E.F.L.	4 895 656	5 074 770	7 429 096	46,4	51,7	8 773 365	+ 18,1
E.F.S.J ...	2 652 774	2 906 646	4 129 342	42,1	55,7	4 747 013	+ 15,0
R.V.P.S.C..	2 585 689	3 385 228	4 601 815	35,9	78,0	5 316 719	+ 15,5
R.F.N.	1 989 021	2 637 411	3 983 356	51,0	100,3	4 286 354	+ 7,6
R.M.V.	2 494 124	2 810 496	4 015 113	42,9	61,0	5 768 015	+ 43,7
E.F.N.O.B .	1 806 675	2 183 431	2 821 810	29,2	56,2	3 341 619	+ 18,4
V.F.F.L.B .	1 188 241	1 618 668	2 306 562	42,5	94,1	2 997 450	+ 30,0
E.F.G.	450 523	572 679	686 366	19,9	52,3	938 085	+ 36,7
R.V.C.	589 935	737 935	1 248 248	69,2	111,6	1 611 946	+ 29,1
E.F.D.T.C..	351 771	391 919	565 793	44,4	60,8	685 322	+ 21,1
E.F.M.M ...	155 352	207 271	270 660	30,6	74,2	354 772	+ 31,1
E.F.B.	133 394	185 135	254 920	37,7	91,1	301 570	+ 18,3
E.F.S.L.T..	246 085	326 124	480 113	47,2	95,1	559 877	+ 16,6
E.F.C.P....	88 301	106 158	195 483	84,1	121,4	226 784	+ 16,0
E.F.B.M ...	226 066	283 113	436 505	54,2	93,1	508 133	+ 16,4
RFFSA ..	29 497 233	34 226 388	50 360 420	47,1	70,7	62 788 606	+ 24,7

NOTA: Exclusive a V.F.R.G.S.

QUADROS FINANCEIROS

BALANÇO GERAL DO ATIVO E PASSIVO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1961

A T I V O

Código	Conta	Valor	Subtotal	Total
	I M O B I L I Z A D O			
	INVESTIMENTOS			
5.000	Linhas Férreas e Equipamento dos Transportes	62.359.399.352,30		
5.002	Melhoramentos de Linhas Férreas e do Equipamento dos Transportes	1.111.581.717,30		
5.003	Renovação de Bens Patrimoniais	2.078.466.329,00		
5.004	Investimentos Custeados por Quotas de Aparelhamento ou Reaparelhamento	2.593.444.178,30		
5.005	Bens Estranhos ao Serviço de Transportes	516.042.152,10		
5.006	Títulos de Dívida Pública	1.032.132,20		
5.007	Títulos de Renda Diversas	774.000,00		
5.008	Bens Excluídos do Serviço Ferroviário	1.772.519,50		
5.009	Investimentos em Empresas Filiadas ou Associadas	3.300.000,00		
5.018	Obras ou Aquisições em Andamento	24.714.745.537,90		
5.019	Outros Investimentos	1.353.421.034,20		94.733.978.952,80
	D I S P O N Í V E L			
5.020	Caixa Geral	102.524.724,70		
5.021	Pagadoria (ou Agentes Pagadores)	764.979.046,70		
5.022	Estações, Conta de Caixa	4.214.379,20		
5.023	Renda em Transito	446.098.758,60		
5.024	Bancos e Correspondentes	1.014.475.291,10		
5.029	Valores Disponíveis Diversoe	1.013.518,50		
			2.333.305.718,80	
	VALORES PARA FINS ESPECIAIS			
5.050	Depositários do Fundo de Melhoramentos	56.870.092,70		
5.051	Depositários do Fundo de Renovação Patrimonial	52.663.221,30		
5.052	Depositários de Quotas de Aparelhamento ou Reaparelhamento	71.724.926,00		
5.053	Depositários de Reservas e Fundos Diversos	135.712,00		
5.056	Depositários de Cauções do Pessoal	15.163.694,30		
5.059	Valores para Fins Especiais Diversos	1.867.823.406,40		
			2.064.381.052,70	4.397.686.771,50
	R E A L I Z Á V E L			
	A CURTO PRAZO			
	VALORES REALIZÁVEIS			
5.030	Diversos Responsáveis	889.623.559,40		
5.031	Materiais nos Almoxarifados e Depositos	8.100.694.004,90		
5.032	Materiais em Trânsito	17.137.218.571,90		
5.033	Obras Novas em Laboração nas Oficinae	600.152.136,20		
5.034	Títulos a Receber	316.380.218,70		
5.035	Depósitos Especiais e Cauções	1.807.365.363,50		
5.036	Bens em Poder de Terceiros	655.865.138,40		
5.037	Tráfego Mútuo - Débito	1.693.753.114,00		
5.038	Receita a Receber (ou Dívida Ativa)	902.427.668,30		
5.039	Receita a Liquidar ou Regularizar	208.415.912,30		
5.040	Juros e Dividendos a Receber	8.887.490,80		
5.041	Aluguéis a Receber	572.343,10		
5.042	União Federal	1.419.631.596,10		

P A S S I V O

Código	Conta	Valor	Total
	NÃO EXIGÍVEL		
5.100	C A P I T A L	74.654.067.000,00	
	F U N D O S		
5.109	Fundos Diversos	7.461.376.026,40	
5.150	Fundo de Depreciação - Bens Destinados aos Transportes	4.116.832.009,20	
		11.578.208.035,60	
	LUCROS E RESERVAS		
5.174	Reservas Diversas	5.485.838.111,70	
	LUCROS DIFERIDOS		
5.160	Provisões para Riscos	188.158.536,30	
5.161	Provisões Diversas	58.683.024,60	
5.169	Contas Diversas a Liquidar	7.549.747.506,90	
		13.282.427.179,50	99.514.702.215,10
	E X I G Í V E L		
	A LONGO PRAZO		
	RESPONSABILIDADES ESPECIAIS DIVERSAS		
5.112	Quotas de Aparelhamento ou Reaparelhamento	1.664.093.637,70	
5.113	Responsabilidades Especiais Diversas	5.586.524.349,60	
		7.250.617.987,30	
	Responsabilidades a Longo Prazo		
5.115	Emprêsas Filiadas ou Associadas - Crédito	37.475.650.125,00	
5.119	Responsabilidades a Longo Prazo Diversas	1.190.509.641,70	
		38.666.159.766,70	
	RESPONSABILIDADES COM GARANTIAS ESPECIAIS		
5.122	Credores com Garantia Bancária	500.000,00	
5.129	Credores com Garantias Especiais Diversas	48.088.092.962,30	
		48.088.592.962,30	
		94.005.370.716,30	

BALANÇO GERAL DO ATIVO E PASSIVO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1961 (conclusão)

A T I V O

Código	Conta		
5.043	Autarquias e Territórios Federais	44.780.970,20	
5.044	Estados e Municípios	611.183.487,70	
5.045	Empresas Filiadas ou Associadas- Débito	38.843.008.114,60	
5.049	Contas Devedoras Diversas	18.157.451.300,40	91.397.410.990,50
	RESULTADO PENDENTE		
	VALORES DIFERIDOS E AMORTIZÁVEIS		
5.060	Despesas Antecipadas	6.020.051.557,80	
5.064	Contas Duvidosas ou Incobráveis	2.226.217,40	
5.065	Juros Durante a Construção	1.414.045.213,50	
5.067	Prejuízos Amortizáveis Diversos	7.962.755,80	
5.068	Valores Diferidos e Amortizáveis Diversos	13.472.498.699,90	
		20.916.784.444,40	
	CONTAS DE RETIFICAÇÃO DO PASSIVO		
5.079	Contas Diversas de Retificação do Passivo	87.024.214,70	21.003.808.659,10
	TOTAL DO ATIVO REAL		211.532.885.373,90
	COMPENSADO		
	ATIVO DE COMPENSAÇÃO		
5.080	Títulos Recebidos em Caução	41.921.670,00	
5.081	Títulos de Seguro de Fidelidade Funcional	288.203.756,00	
5.082	Fianças e Garantias Recebidas de Terceiros	1.920.147,30	
5.083	Bens de Terceiros	29.184.523,70	
5.089	Valores Ativos de Compensação Diversos.	26.094.340.097,90	
		26.455.570.194,90	
	CONTAS DE RISCOS		
5.091	Avais e Endossos da Emprêsa	305.779.520,00	
5.099	Riscos Diversos	3.653.907.556,00	
		3.959.687.076,00	30.415.257.270,90
	T O T A L G E R A L		241.948.142.644,80

P A S S I V O

Código	Conta		
	A CURTO PRAZO		
5.130	Títulos a Pagar	461.959.235,20	
5.131	Pessoal a Pagar	2.001.016.947,50	
5.132	Vencimentos e Salarios não Reclamados	63.586.301,50	
5.133	Contas a Pagar	4.836.017.617,80	
5.134	Juros a Pagar	41.483.737,90	
5.135	Juros Corridos não Vencidos	542.707.755,00	
5.136	Aluguéis a Pagar	1.428.596,60	
5.139	Trafego Mútuo - Crédito	1.795.727.726,80	
5.140	Credores por Depósitos	714.068.913,70	
5.141	Credores por Cauções em Dinheiro ..	138.509.634,90	
5.142	Credores por Emprestimos	115.433.556,90	
5.143	Creditos não Reclamados	1.987.426,50	
5.144	Instituições de Previdencia e Assistencia Social	5.395.232.673,30	
5.149	Credores Diversos	1.102.483.643,60	
		17.211.643.767,20	111.217.014.483,50
	RESULTADO PENDENTE		
5.102	Doações		801.168.675,30
	TOTAL DO PASSIVO REAL		211.532.885.373,90
	COMPENSADO		
	PASSIVO DE COMPENSAÇÃO		
5.180	Credores por Cauções em Títulos ...	41.921.670,00	
5.181	Garantias de Fidelidade Funcional .	288.203.756,00	
5.182	Garantias Diversas de Terceiros ...	1.920.147,30	
5.183	Credores dos Bens de Terceiros	29.184.523,70	
5.189	Valores Passivos de Compensação Diversos	26.094.340.097,90	
		26.455.570.194,90	
	CONTAS DE RISCOS		
5.191	Responsabilidades por Avais e Endossos	305.779.520,00	
5.199	Responsabilidades por Riscos Diversos	3.653.907.556,00	
		3.959.687.076,00	30.415.257.270,90
	T O T A L G E R A L		241.948.142.644,80

HERMÍNIO AMORIM JUNIOR
Diretor Presidente

RANULFO MOREIRA DE OLIVEIRA
CONTADOR GERAL
Reg. CRC-MG-534-IS e GB-512
CREP- 1ª Região 1.564

IBERÊ GILSON
Diretor Superintendente Geral
Administrativo

BALANCO PATRIMONIAL DOS EXERCÍCIOS DE 1960 e 1961

A T I V O	1 9 6 0	1 9 6 1
INVESTIMENTOS		
5.000 – Linhas Férreas e Equipamentos dos Transportes	73.025.771.340,10	62.359.399.352,30
5.002 – Melhoramentos de Linhas Férreas e de Equipamentos dos Transportes	1.111.872.132,20	1.111.581.717,30
5.003 – Renovação de Bens Patrimoniais	2.078.776.212,80	2.078.466.329,00
5.004 – Investimentos Custeados por Quotas de Aparelhamento ou Reaparelhamento	2.582.983.040,60	2.593.444.178,30
5.005 – Bens Estranhos ao Serviço de Transportes	453.497.697,70	516.042.152,10
5.006 – Títulos de Dívida Pública	743.032,20	1.032.132,20
5.007 – Títulos de Renda Diversos	683.000,00	774.000,00
5.008 – Bens Excluídos do Serviço Ferroviário	1.772.519,50	1.772.519,50
5.009 – Investimentos em Empresas Filiadas ou Associadas	3.300.000,00	3.300.000,00
5.018 – Obras ou Aquisições em Andamento		24.714.745.537,90
5.019 – Outros Investimentos	1.168.617.628,80	1.353.421.034,20
	80.428.016.603,90	94.733.978.952,80
VALORES DISPONÍVEIS		
5.020 – Caixa Geral	510.701.580,20	102.524.724,70
5.021 – Pagadoria ou (Agentes Pagadores)	563.526.092,20	764.979.046,70
5.022 – Estações, Conta de Caixa	3.989.920,60	4.214.379,20
5.023 – Renda em Trânsito	250.112.156,60	446.098.758,60
5.024 – Bancos e Correspondentes	1.716.099.155,30	1.014.475.291,10
5.029 – Valores Disponíveis Diversos	1.015.683,50	1.013.518,50
	3.045.444.588,40	2.333.305.718,80
VALORES REALIZÁVEIS		
5.030 – Diversos Responsáveis	370.253.118,50	889.623.559,40
5.031 – Materiais nos Almoxarifados e Depósitos	6.560.675.321,70	8.100.694.004,90
5.032 – Materiais em Trânsito	5.269.344.378,00	17.137.218.571,90
5.033 – Obras Novas em Laboração nas Oficinas	508.253.179,80	600.152.136,20
5.034 – Títulos a Receber	107.279.364,20	316.380.218,70
5.035 – Depósitos Especiais e Cauções	1.144.588.744,60	1.807.365.363,50
5.036 – Bens em Poder de Terceiros	639.412.996,80	655.865.138,40
5.037 – Tráfego Mútuo – Débito	1.426.183.900,40	1.693.753.114,00
5.038 – Receita a Receber	516.996.783,60	902.427.668,30
5.039 – Receita a Liquidar ou Regularizar	16.118.554,90	208.415.912,30
5.040 – Juros e Dividendos a Receber	454.688,70	8.887.490,80
5.041 – Aluguéis a Receber	917.553,40	572.343,10
5.042 – União Federal	1.086.651.436,20	1.419.631.596,10
5.043 – Autarquias e Territórios Federais	23.911.219,30	44.780.970,20
5.044 – Estados e Municípios	488.943.155,20	611.183.487,70
5.045 – Empresas Filiadas ou Associadas – Débito	19.824.556.134,10	38.843.008.114,60
5.049 – Contas Devedoras Diversas	6.354.182.897,40	18.157.451.300,40
	44.338.723.426,80	91.397.410.990,50

P A S S I V O	1 9 6 0	1 9 6 1
PASSIVO NÃO EXIGÍVEL		
5.100 – Capital	71.558.450.000,00	74.654.067.000,00
5.102 – D o a ç õ e s	604.488.350,00	801.168.675,30
5.109 – Fundos Diversos	4.098.577.591,00	7.461.376.026,40
	76.261.515.941,00	82.916.611.701.70
RESPONSABILIDADES ESPECIAIS		
5.112 – Quotas de Aparelhamento ou Reaparelhamento	1.658.312.261,70	1.664.093.637,70
5.113 – Responsabilidades Especiais Diversas	4.628.731.092,10	5.586.524.349,60
	6.287.043.353,80	7.250.617.987,30
RESPONSABILIDADES A LONGO PRAZO		
5.115 – Emprêsas Filiadas ou Associadas–Crédito	17.999.714.302,50	37.475.650.125,00
5.119 – Responsabilidades a Longo Prazo Diversas	2.431.859.175,40	1.190.509.641,70
	20.431.573.477,90	38.666.159.766,70
RESPONSABILIDADES COM GARANTIAS ESPECIAIS		
5.122 – Credores com Garantia Bancária	500.000,00	500.000,00
5.129 – Credores com Garantias Especiais Diversas	14.431.267.062,00	48.088.092.962,30
	14.431.767.062,00	48.088.592.962,30
RESPONSABILIDADES CORRENTES		
5.130 – Títulos a Pagar	701.100.992,40	461.959.235,20
5.131 – Pessoal a Pagar	2.633.978.840,50	2.001.016.947,50
5.132 – Vencimentos e Salários não Reclamados	22.510.005,10	63.586.301,50
5.133 – Contas a Pagar	5.702.837.430,90	4.836.017.617,80
5.134 – Juros a Pagar	20.954.765,80	41.483.737,90
5.135 – Juros Corridos não Vencidos		542.707.755,00
5.136 – Aluguéis a Pagar	1.732.552,90	1.428.596,60
5.139 – Tráfego Mútuo – Crédito	1.585.410.936,20	1.795.727.726,80
5.140 – Credores por Depósitos	693.775.067,20	714.068.913,70
5.141 – Credores por Caução em Dinheiro	121.730.480,30	138.509.634,90
5.142 – Credores por Empréstimos	128.743.828,20	115.433.556,90
5.143 – Créditos não Reclamados	1.058.494,40	1.987.426,50
5.144 – Instituições de Previdência e Assistência Social	3.927.407.024,60	5.395.232.673,30
5.149 – Credores Diversos	1.024.640.161,20	1.102.483.643,60
	16.565.880.579,70	17.211.643.767,20

BALANÇO PATRIMONIAL DOS EXERCÍCIOS DE 1960 e 1961 (conclusão)

A T I V O	1960	1961
VALORES PARA FINS ESPECIAIS		
5.050 – Depositários do Fundo de Melhoramentos	157.111.909,70	56.870.092,70
5.051 – Depositários do Fundo de Renovação Patrimonial	157.769.419,30	52.663.221,30
5.052 – Depositários de Quotas de Aparelhamento ou Reaparelhamento	112.169.574,00	71.724.926,00
5.053 – Depositários de Reservas e Fundos Diversos	2.762.483,60	135.712,00
5.056 – Depositários de Cauções do Pessoal	14.156.513,40	15.163.694,30
5.059 – Valores para Fins Especiais Diversos	675.435.356,00	1.867.823.406,40
	1.119.405.256,00	2.064.381.052,70
VALORES DIFERIDOS E AMORTIZÁVEIS		
5.060 – Despesas Antecipadas	3.222.311.065,40	6.020.051.557,80
5.064 – Contas Duvidosas ou Incobráveis	3.042.816,20	2.226.217,40
5.065 – Juros Durante a Construção	818.364.706,70	1.414.045.213,50
5.067 – Prejuízos Amortizáveis Diversos	7.962.755,80	7.962.755,80
5.068 – Valores Diferidos e Amortizáveis Diversos	7.907.440.198,00	13.472.498.699,90
5.069 – Lucros e Perdas – Saldo Devedor	435.808.233,70	-
	12.394.929.775,80	20.916.784.444,40
CONTAS DE RETIFICAÇÃO DO PASSIVO		
5.079 – Contas Diversas de Retificação do Passivo.	30.387.660,40	87.024.214,70
	30.387.660,40	87.024.214,70
ATIVO DE COMPENSAÇÃO		
5.080 – Títulos Recebidos em Caução	47.427.021,40	41.921.670,00
5.081 – Títulos de Seguro de Fidelidade Funcional	214.927.160,00	288.203.756,00
5.082 – Fianças e Garantias Recebidas de Terceiros	245.000,00	1.920.147,30
5.083 – Bens de Terceiros	29.559.523,70	29.184.523,70
5.089 – Valores Ativos de Compensação Diversos	16.870.942.537,40	26.094.340.097,90
	17.163.101.242,50	26.455.570.194,90
CONTAS DE RISCOS		
5.091 – Avais e Endossos da Emprêsa	305.779.520,00	305.779.520,00
5.099 – Riscos Diversos	1.590.361.357,30	3.653.907.556,00
	1.896.140.877,30	3.959.687.076,00
TOTAL GERAL	160.416.149.431,10	241.948.142.644,80

P A S S I V O	1960	1961
CONTAS DE RETIFICAÇÃO DO ATIVO		
5.150 – Fundo de Depreciação – Bens Destinados aos Transportes	2.613.985.464,20	4.116.832.009,20
5.159 – Contas Diversas de Retificação do Ativo	182.554.938,90	-
	2.431.430.525,30	4.116.832.009,20
LUCROS DIFERIDOS		
5.160 – Provisões para Riscos	136.495.507,70	188.158.536,30
5.161 – Provisões Diversas	23.289.651,40	58.683.024,60
5.169 – Contas Diversas a Liquidar	4.749.170.661,80	7.549.747.506,90
	4.908.955.820,90	7.796.589.067,80
LUCROS E RESERVAS		
5.174 – Reservas Diversas	38.740.550,70	5.485.838.111,70
	38.740.550,70	5.485.838.111,70
PASSIVO DE COMPENSAÇÃO		
5.180 – Credores por Cauções em Títulos	47.427.021,40	41.921.670,00
5.181 – Garantias de Fidelidade Funcional	214.927.160,00	288.203.756,00
5.182 – Garantias Diversas de Terceiros	245.000,00	1.920.147,30
5.183 – Credores dos Bens de Terceiros	29.559.523,70	29.184.523,70
5.189 – Valores Passivos de Compensação Diversos	16.870.942.537,40	26.094.340.097,90
	17.163.101.242,50	26.455.570.194,90
CONTAS DE RISCOS		
5.191 – Responsabilidades por Avais e Endossos	305.779.520,00	305.779.520,00
5.199 – Responsabilidades por Riscos Diversos	1.590.361.357,30	3.653.907.556,00
	1.896.140.877,30	3.959.687.076,00
TOTAL GERAL	160.416.149.431,10	241.948.142.644,80

Padronização de Contas – Portaria nº 8 de 7/1/56 – MVOP

HERMINIO AMORIM JUNIOR
Diretor Presidente

RANULFO MOREIRA DE OLIVEIRA
Contador Geral
Reg. CRC-MG-534-IS e GB-512
CREP-1ª Região 1.564

IBERÊ GILSON
Diretor Superintendente Geral Administrativo

DEMONSTRAÇÃO DA CONTA DE LUCROS E PERDAS - EXERCÍCIO DE 1961

D É B I T O		C R É D I T O	
3.100 - Despesa do Exercício Ferroviário	50.769.872.224,80	3.000 - Receita do Exercício Ferroviário	18.753.685.035,40
		Prejuízo do Exercício Ferroviário	32.011.187.189,40
	50.769.872.224,80		50.769.872.224,80
Resultado do Exercício Ferroviário			
Prejuízo	32.011.187.189,40		
3.101 - Despesa Patrimonial	580.791.877,00		
3.103 - Impostos e Taxas	956.005,10	3.001 - Receita Patrimonial	209.182.854,90
3.105 - Despesas de Empreendimentos Diversos	1.825.195.661,70	3.002 - Receitas de Empreendimentos Diversos	1.358.491.675,90
3.108 - Despesa de Trabalhos e Fornecimentos Destinados a Terceiros	273.993.401,00	3.004 - Subvenções e Auxílios	40.106.259.417,50
3.199 - Despesas não Especificadas	36.133.861,80	3.005 - Receita de Trabalhos e Fornecimentos Destinados a Terceiros	312.356.063,30
Saldo Credor das Contas de Gestão	7.510.000.189,50	3.099 - Receitas não Especificadas	251.968.173,90
	42.238.258.185,50		42.238.258.185,50
4.104 - Perdas na Venda de Bens Patrimoniais	60.069,10		
4.105 - Diferença de Câmbio - Débito	422.923,90		
4.106 - Ajustes de Almoxarifados e Depósitos - Débito	38.983.758,50	4.001 - Saldo Credor das Contas de Gestão	7.510.000.189,50
4.108 - Superveniências Passivas	2.597.477.717,30	4.003 - Lucro na Venda de Bens Patrimoniais	5.504.528,10
4.109 - Insubsistências Ativas	355.663.550,10	4.005 - Diferença de Câmbio - Crédito	43.066.865,70
4.111 - Lucros - Provisões Diversas	40.000.000,00	4.006 - Ajustes de Almoxarifados e Depósitos - Crédito	324.531.964,10
4.114 - Lucros - Reservas Diversas		4.007 - Superveniências Ativas	217.831.353,60
1 - Reserva para aumento de Capital	5.447.730.337,50	4.008 - Insubsistências Passivas	375.293.894,80
4.199 - Perdas Diversas	22.019.990,90	4.099 - Lucros Diversos	26.129.551,50
	8.502.358.347,30		8.502.358.347,30

HERMINIO AMORIM JUNIOR
Diretor Presidente

RANULFO MOREIRA DE OLIVEIRA
Contador Geral
Reg. CRC-MG-534-IS e CB-512
CREP-1a Região 1.564

IBERÊ GILSON
Diretor Superintendente Geral
Administrativo

CONTAS DE LUCROS E PERDAS DA ENTIDADE - EXERCÍCIO DE 1961

DÉBITO	1960	1961	CRÉDITO	1960	1961
4.101 - Saldo Devedor das Contas da Gestão ...	844.608.541,40	—	4.001 - Saldo Credor das Contas da Gestão	—	7.510.000.189,50
4.103 - Amortização de Prejuízos de Exercícios Anteriores	7.962.755,80	—	4.003 - Lucros na Venda de Bens Patrimoniais .	81.669.828,70	5.504.528,10
			4.004 - Doações	34.200,00	—
4.104 - Perda na Venda de Bens Patrimoniais ..	—	60.069,10	4.005 - Diferença de Cambio - Crédito	20.644.565,70	43.066.865,70
4.105 - Diferença de Câmbio - Débito	211.837,70	422.923,90	4.006 - Ajustes de Almoxarifados e Depósitos - Crédito	268.441.482,80	324.531.964,10
4.106 - Ajustes de Amoxarifados e Depósitos - Débito	21.122.690,00	38.983.758,50	4.007 - Superveniências Ativas	439.125.842,40	217.831.353,60
4.108 - Superveniências Passivas	250.817.027,10	2.597.477.717,30	4.008 - Insubsistências Passivas	17.838.869,50	375.293.894,80
4.109 - Insubsistências Ativas	181.113.753,80	355.663.550,10	4.099 - Lucros Diversos	44.693.103,80	26.129.551,50
4.111 - Lucros - Provisões Diversas	—	40.000.000,00			
4.114 - Lucros - Reservas Diversas					
1 - Reserva para Aumento de Capital ..	—	5.447.730.337,50			
4.199 - Perdas Diversas	2.419.520,80	22.019.990,90			
	1.308.256.126,60	8.502.358.347,30		872.447.892,90	8.502.358.347,30
LUCROS	—	—	PERDAS	435.808.233,70	—
	1.308.256.126,60	8.502.358.347,30		1.308.256.126,60	8.502.358.347,30

Padronização de Contas - Portaria nº 8 de 7/1/56 do MVOP

RANULFO MOREIRA DE OLIVEIRA
CONTADOR GERAL
Reg. CRC-MG.534-IS. e GB-512
CREP-1ª Região 1.564

HERMINIO AMORIM JUNIOR
Diretor Presidente

IBERÊ GILSON
Diretor Superintendente Geral
Administrativo

3.000 - RECEITA DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO

1 - RECEITA DOS TRANSPORTES

Código	Discriminação	Valor
2.000	Passagens	3.942.060.366,40
2.001	Bagagens	10.364.946,80
2.002	Encomendas	374.689.579,40
2.003	Animais em Trens de Passageiros	8.889.218,50
2.004	Animais em Trens de Cargas	776.287.006,40
2.005	Mercadorias	9.794.497.779,00
2.006	Mercadorias Depositadas a Entregar	106.508.110,20
2.007	Manobras de Carros e Vagões	23.891.275,20
2.008	Percursos e Estadias de Carros e Vagões	49.427.719,40
2.009	Taxas Diversas dos Transportes	555.354.055,40
2.010	Taxa de Renovação Patrimonial	1.465.063.734,50
2.019	Receitas dos Transportes Diversos	33.388.042,00
	TOTAL	17.140.421.833,20

2 - RECEITA COMPLEMENTAR DOS TRANSPORTES

Código	Discriminação	Valor
2.020	Ingressos	8.243.935,10
2.021	Aluguéis ou Receita de Carros Refeitórios	2.664.676,80
2.022	Armazenagens	65.072.995,30
2.023	Comissões sôbre Cobranças para Terceiros	3.682.147,40
2.024	Recebimento e Entrega de Despachos a Domicílio	8.736.948,30
2.025	Receita dos Transportes Auxiliares em Estradas de Rodagem	12.673.755,80
2.026	Receita dos Transportes Rodoviários	386.068.679,60
2.029	Receita dos Transportes por Oleodutos	699.837.761,30
2.039	Receitas Complementares Diversas	59.588.593,70
	TOTAL	1.246.569.493,30

3 - RECEITA ACESSÓRIA DOS TRANSPORTES

Código	Discriminação	Valor
2.040	Rádio, Telégrafo e Telefone	21.291.259,30
2.041	Concessões e Autorizações Diversas	34.221.935,20
2.042	Venda de Materiais Inservíveis	130.820.593,30
2.043	Fornecimento de Água	3.331.347,60
2.044	Fornecimento de Energia Elétrica	5.045.341,30
2.045	Aluguéis de Próprios	39.363.777,60
2.099	Receitas Acessórias Diversas	137.619.454,60
		371.693.708,90

TOTAL GERAL DA RECEITA DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO	18.758.685.035,40
PREJUÍZO DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO	32.011.187.189,40

3.100 - DESPESA DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO

2.1 - CONSERVAÇÃO DA VIA PERMANENTE, EDIFÍCIOS E INSTALAÇÕES

Código	Discriminação	Valor
2.100	Administração Geral	741.782.269,70
2.101	Conservação do Leito da Linha	2.166.722.321,80
2.102	Trens de Serviço da Via Permanente	297.476.306,40
2.103	Conservação de Túneis e Galerias	7.307.432,50
2.104	Conservação de Viadutos, Pontes, Pontilhões e Bueiros	180.910.308,90
2.105	Conservação de Linhas Elevadas	86.036,50
2.106	Dormentes	665.526.436,40
2.107	Trilhos e Acessórios	214.477.420,10
2.108	Aparelhos de Mudança de Via	84.314.661,50
2.109	Lastro	225.306.817,40
2.110	Assentamento de Dormentes, Trilhos e Acessórios e Renovação do Lastro	1.312.217.380,80
2.111	Conservação de Cercas	32.157.092,80
2.112	Conservação de Passagens e Acessórios	16.990.109,10
2.113	Conservação de Edifícios e Dependências	657.414.536,90
2.114	Conservação de Caixas d'Água	63.997.450,90
2.115	Conservação e Depósitos de Combustíveis e suas Instalações	2.528.118,50
2.116	Conservação de Armazéns Gerais, Cais e Docas	1.631.686,20
2.118	Conservação de Linhas Telegráficas e Telefônicas	223.011.740,90
2.119	Conservação das Instalações e Sinais	199.016.306,50
2.120	Conservação de Instalações Radioelétricas	21.049.378,30
2.121	Conservação das Instalações de Fôrça Hidráulica	159.861,40
2.122	Conservação das Instalações de Energia Termoelétrica	527.694,20
2.123	Conservação de Edifícios para Estações e Subestações de Energia Elétrica	5.292.864,90
2.124	Conservação das Instalações de Transmissão e Distribuição de Energia Elétrica	193.975.845,90
2.125	Conservação de Máquinas para Estações e Subestações de Energia Elétrica	34.315.340,50
2.126	Conservação de Máquinas da Via Permanente	37.078.782,40
2.127	Ferramentas e Utensílios para Conservação da Via Permanente	136.435.994,50
2.128	Despesas Indiretas de Pessoal	3.338.905.581,00
2.131	Baixas	861.271,60
2.199	Despesas não Especificadas	474.188.355,80
	TOTAL	11.335.665.404,30

2.2 - MANUTENÇÃO DO EQUIPAMENTO DOS TRANSPORTES

Código	Discriminação	Valor
2.200	Administração Geral	536.523.096,60
2.201	Manutenção de Locomotivas a Vapor	1.533.064.116,90
2.202	Manutenção de Locomotivas Elétricas	168.024.246,20
2.203	Manutenção de Locomotivas Diesel-Elétricas	657.038.357,70
2.204	Manutenção de Automotrizes	20.531.145,60
2.205	Manutenção de Vagões	1.582.775.160,90
2.206	Manutenção de Carros	1.228.774.761,50
2.209	Manutenção do Material Rodante, Flutuante e Aéreo em Serviço da Estrada	210.970.549,50
2.210	Manutenção do Material Auxiliar do Tráfego	9.447.155,70
2.211	Despesas Indiretas de Pessoal	2.536.335.554,90
2.213	Depreciações	1.465.065.101,80
2.214	Baixas	45.221.959,50
2.215	Manutenção de Locomotivas Diesel Hidráulicas	47.685.383,10

A TRANSPORTAR 50.769.872.224,80

TRANSPORTE 50.769.872.224,80

2.299 - Despesas não Especificadas	420.270.770,70
T O T A L	10.461.727.360,60

2.3 - CUSTEIO DO DEPARTAMENTO COMERCIAL

2.300 - Administração Geral	94.550.907,70
2.301 - Publicidade e Propaganda	5.857.343,90
2.302 - Despesas Indiretas de Pessoal	21.075.259,30
2.399 - Despesas não Especificadas	64.329,60
	121.547.840,50

2.4 - CUSTEIO DO TRÁFEGO MOVIMENTO E TRAÇÃO

2.400 - Administração Geral	1.785.256.983,80
2.401 - Pessoal das Estações	3.738.780.158,20
2.402 - Manobras dos Trens a Vapor	376.958.804,60
2.403 - Manobras dos Trens Elétricos	21.074.205,30
2.404 - Manobras dos Trens Diesel-Elétricos	226.843.498,00
2.406 - Fornecimentos as Estações	145.070.449,40
2.407 - Tração a Vapor - Pessoal	854.232.103,30
2.408 - Tração Elétrica - Pessoal	83.923.862,00
2.409 - Tração Diesel Elétrica - Pessoal	569.160.149,20
2.410 - Automotrizes	24.574.105,30
2.411 - Combustíveis	3.872.371.747,10
2.412 - Tração Eletrica	122.783.005,50
2.413 - Tração Diesel Elétrica	290.427.634,80
2.414 - Água para Locomotivas e Trens	122.814.729,70
2.415 - Lubrificantes para Locomotivas	190.855.260,00
2.416 - Fornecimentos Diversos as Locomotivas	61.450.065,80
2.417 - Manutenção de Depositos e Abrigos de Locomotivas	615.437.983,40
2.418 - Condução de Trens	1.336.551.881,30
2.419 - Materiais e Outras Despesas para Manutenção dos Trens	421.352.820,20
2.420 - Materiais e Outras Despesas para Abastecimentos dos Trens	21.708.772,80
2.421 - Sinalização	119.076.995,80
2.422 - Vigilancia nas Passagens de Nível	115.508.335,40
2.423 - Serviço Telegráfico e Telefonico	430.439.737,70
2.424 - Recebimentos e Entregas a Domicílio	65.635.939,20
2.425 - Transportes Auxiliares Rodo-Ferroviario (Serviço Rodoviario)	370.004.633,80
2.428 - Vasamento, Evaporação, Quebras e Danificações de Materiais	430.298,20
2.429 - Perdas e Avarias - Cargas	15.710.977,20
2.430 - Perdas e Avarias - Bagagens e Encomendas	2.463.208,50
2.431 - Perdas e Avarias - Animais	1.250.149,60
2.432 - Baldeações	79.485.993,30
2.433 - Entrepostos, Trapiches e Armazens Reguladores	2.480.786,20
2.434 - Percurso, Estadia e Alugueis de Carros e Vagões	29.809.927,50
2.437 - Despesas Indiretas de Pessoal	4.489.454.681,70
2.438 - Seguros	1.521.457,60
2.439 - Depreciações	6.878,00
2.440 - Baixas	2.064.201,50
2.441 - Manutenção de Trens Diesel Hidraulica	29.779,30
2.442 - Tração Diesel Hidraulica - Pessoal	3.668.331,70
2.443 - Tração Diesel Hidraulica - Material	24.221.479,30
2.498 - Despesas de Transportes por Oleodutos	350.172.562,80
2.499 - Despesas Não Especificadas	287.208.640,50
T O T A L	21.272.273.224,50

A TRANSPORTAR 50.769.872.224,80

RESULTADO DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO - EXERCÍCIO DE 1961 (conclusão)

TRANSPORTE 50.769.872.224,80

2.5 - CUSTEIO DA ADMINISTRAÇÃO CENTRAL

Código	Descrição	Valor
2.500	Administração Superior	1.802.051.105,30
2.501	Administração Econômica e Financeira	1.590.614.999,10
2.502	Serviço Jurídico	197.770.081,60
2.503	Acidentes do Trabalho	66.259.770,10
2.504	Acidentes em Pessoas Estranhas à Estrada	17.551.402,60
2.505	Danos em Bens Alheios	6.229.482,80
2.506	Impostos e Taxas	8.260.710,10
2.507	Contribuições Para Instituições de Previdência e Assistência Social	2.396.906.036,20
2.509	Contribuições para a Contadoria Geral de Transportes	62.520,00
2.510	Ensino e Seleção Profissional	338.443.778,60
2.511	Trens de Serviços da Administração Central	378.224,60
2.512	Despesas Indiretas de Pessoal	753.192.238,90
2.513	Seguros	4.001.691,80
2.515	Baixas	96.237,70
2.516	Administração do Pessoal	61.868.848,00
2.517	Patrimônio	1.873.793,50
2.518	Despesas de Cobranças para Terceiros	729.795,80
2.520	Departamento do Pessoal	23.616.806,40
2.530	Departamento do Material	47.384.110,80
2.540	Departamento de Eletricidade e Obras Novas	3.673.156,60
2.599	Despesas não Especificadas	257.193.554,40
	T O T A L	**7.578.658.394,90**

TOTAL GERAL 50.769.872.224,80

TOTAL GERAL DA DESPESA DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO 50.769.872.224,80

HERMINIO AMORIM JUNIOR
Diretor Presidente

RANULFO MOREIRA DE OLIVEIRA
Contador Geral
Reg. CRC-MG-534-IS e GB-512
CREP-1ª Região 1.564

IBERÊ GILSON
Diretor Superintendente Geral
Administrativo

BALANCETE DA RECEITA E DESPESA DA GESTÃO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1961

DISCRIMINAÇÃO	1960	1961
RECEITA INDUSTRIAL		
3.000 – Receita do Exercício Ferroviário	12.567.722.925,00	18.758.685.035,40
Prejuízo do Exercício	17.268.429.150,80	32.011.187.189,40
	29.836.152.075,80	50.769.872.224,80
3.001 – Receita Patrimonial	146.810.723,30	209.182.854,90
3.002 – Receitas de Empreendimentos Diversos ...	1.140.757.708,80	1.358.491.675,90
3.004 – Subvenções e Auxílios	16.325.539.835,50	40.106.259.417,50
3.005 – Receita de Trabalhos e Fornecimentos Destinados a Terceiros	179.306.990,10	312.356.063,30
3.099 – Receitas não Especificadas	281.148.727,20	251.968.173,90
	18.073.563.984,90	42.238.258.185,50
SALDO DEVEDOR	844.608.541,40	———
TOTAL GERAL	18.918.172.526,30	42.238.258.185,50

DISCRIMINAÇÃO	1960	1961
DESPESA INDUSTRIAL		
3.100 – Despesa do Exercício Ferroviário	29.836.152.075,80	50.769.872.224,80
	29.836.152.075,80	50.769.872.224,80
Prejuizo do Exercício Ferroviário	17.268.429.150,80	32.011.187.189,40
3.101 – Despesa Patrimonial	80.421.375,30	580.791.877,00
3.102 – Quotas de Arrendamento	1.990.800,00	-
3.103 – Impostos e Taxas	391.440,00	956.005,10
3.105 – Despesas de Empreendimentos Diversos ...	1.352.423.362,10	1.825.195.661,70
3.108 – Despesa de Trabalhos e Fornecimentos Destinados a Terceiros	207.172.433,00	273.993.401,00
3.199 – Despesas não Especificadas	7.343.965,10	36.133.861,80
	18.918.172.526,30	34.728.257.996,00
SALDO CREDOR	———	7.510.000.189,50
TOTAL GERAL	18.918.172.526,30	42.238.258.185,50

Padronização de Contas – Portaria nº 8 de 7/1/56 do MVOP.

RANULFO MOREIRA DE OLIVEIRA
CONTADOR GERAL
Reg. CRC_MG.534-IS. e GB-512
CREP-1a Região 1.564

HERMINIO AMORIM JUNIOR
Diretor Presidente

IBERÊ GILSON
Diretor Superintendente Geral
Administrativo